

WWW.

MAYIS 2009

SAYI:11

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



MERAKLA BEKLENEN 4 YENİ MODELİN TÜRKİYE'DEKİ TESTLERİ





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



Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Sağlam seçim, sağlam gaz, sağlam fırsat!



Siz de sağlam seçim Hyundai'nin Accent Era, Getz, Matrix, i10 veya i30 modellerinden dilediğinizi LPG'li alın. Hem yakıtta ekonomi sağlayın, hem de 5 yıl garantiyle aracınızın güvenle keyfini çıkarın. Üstelik tüm bunları yaparken çevrenizi de koruyun.



Sağlam seçim Hyundai



İlk depo*
gaz hediye



Bir yıl boyunca
Hyundai kullanıcılarına özel
indirimli İpragaz Otogaz
alım fırsatı.



5 yıl/100.000 km.
üretici firma
mekanik garantisi.



HYUNDAI www.hyundai.com.tr

Müşteri Danışma Merkezi: (0216) 571 63 01

Bu kampanya 15 Nisan 2009 - 15 Nisan 2010 tarihleri arasında geçerlidir. *50 TL'lik İpragaz Otogaz değerindedir.



Drive your way

HABERLER**15** Nisan 2009 otomobil satışları**ADVERTORIAL****44** Dacia ile Gezi Sayfaları
Bölüm 1 - Assos**MAGAZİN****60** Metrobüs, motosiklet ve
otomobil karşı karşıya**MOTORSPORLARI****68** F1 Malezya GP'si
70 F1 Çin GP'si
72 F1 Bahreyn GP'si
74 WRC Portekiz Rallisi
76 WRC Arjantin Rallisi
78 Moto GP Katar
79 Moto GP İspanya**MODİFİYE****82** Novitec TuLesto**KLASİK****84** Ford Mustang 1964½
Convertible**İLK SÜRÜŞLER****18** Renault Megane Hatchback & Coupe
22 Ford Transit Connect**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ****24** Chevrolet Cruze 1.6 LS AT
28 BMW 730d
34 Mercedes E 250 CDI
48 Hyundai Tucson 2.0 CRDi
52 Toyota Prius
57 Ford Ka 1.2 3K**e-otodergi**

MAYIS 2009 - SAYI 11

Sahibi**Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.**
Arnavutköy Merkez Mah. Yıldırım Beyazıt
Cad. No: 58 B, Gaziosmanpaşa / İstanbul
www.e-otodergi.com**Editörler****Emre Anamur - Tarık Akagün**
emre@e-otodergi.com
tarik@e-otodergi.com**Görsel Yönetmen****Suat Köksal**
suatkoksas@gmail.com**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü****Gürkan Çağlar**
gurkan@e-otodergi.com**Katkıda Bulunan****İsa Demir****Reklam**reklam@e-otodergi.com

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

39**SÜRÜŞ İZLENİMİ**
Renault Laguna Coupe**Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz**

Makyajlı Clio HB ve Grand Tour yollarda

2009 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ve Bursa OYAK Renault tesislerinde üretilen Clio III Hatchback ve Clio Grand Tour'un Türkiye satış fiyatları açıklandı. Clio HB'nin uzunluğu farklı tamponların kullanılması nedeniyle 41 mm artışla 4027 mm olurken, Clio Grand Tour'un uzunluğu da aynı şekilde (+41 mm) artarak 4228 mm'ye ulaşmış. Yeni Clio HB'in 1.2 lt 16V 75 HP, 1.4 lt 16V 100 HP, 1.6 lt 16V 110 HP benzinli; 1.5dCi 70 HP ve 85 HP olmak üzere toplam 5 motor seçeneği mevcut. Bunlardan 1.6 lt 110 HP'lik benzinli motor sadece otomatik şanzımanla birlikte satılırken, 1.2 litrelik motorda Quickshift otomatikleştirilmiş manuel şanzıman opsiyonel olarak sunuluyor.

Fakat Quickshift şanzımanla kombine edilen 1.2 lt 16V motor, manuel şanzımanla kombine edilene göre 5 HP daha güçlü, yani 80 HP. Clio Hatchback 23.900 TL, Grand Tour ise 24.950 TL'den başlayan fiyatlara sahip.



Makyajlı Dacia Logan MCV satışta

Türkiye'de satışına yaklaşık 2 yıl önce başlanan ve bu süre zarfında 11.000 adetten fazla satış rakamı elde eden Dacia Logan MCV, makyajlı Logan Sedan ve Sandero'da gördüğümüz markanın yeni görsel kimliğini yansıtan burun yapısına kavuştu. Aracın motor gamındaysa herhangi bir değişiklik yok. Araçta 1.6 litre 90 HP benzinli, 1.5 dCi 70 HP veya 1.5 dCi 85 HP motor seçenekleri sunuluyor. Makyajlı Dacia Logan MCV'nin 5 kişilik versiyonu 16.900 TL, 7 kişilik versiyonuysa 17.850 TL fiyata sahip.



**DEĞİŞİMİN PARÇASI OL...
DÜNYAYI KENDİNE HAYRAN BIRAK!**

www.degisiminparcasiol.com

3
YIL GARANTİ
100 000 km

RENAULT, YENİ MEGANE COUPÉ'Yİ SUNAR.

Tasarımıyla hayranlık uyandıran, sizinle ilgili çok şey anlatan özel bir otomobil. Sportif çizgileri ve performansıyla çok dikkat çekici, çok çarpıcı... Yeni Mégane Coupé'yle nereye giderseniz gidin, tüm gözler sizin üzerinizde olacak.

3D Ses Sistemi | Bluetooth | Deri Döşeme | 17" Jantlar | Çift Bölge Elektronik Klima
Bi-Xenon Farlar | ESP | Dijital Gösterge Paneli

Yeni Renault Mégane Coupé, 2 yıl sınırsız km garantisine ek olarak "3 yıl veya 100.000 km (hangisi önce dolarsa)" yeni araç garantisi kapsamındadır.

Renault'nun tercihi **elf**



Ferrari California satışa sunuldu

Ferrari ve Maserati markalarının Türkiye distribütörü Fer-Mas, Ferrari California'yı 329.557 Euro'dan başlayan fiyatla satışa sundu. Otomobilin alüminyumdan üretilen katlanabilir tavanı, açılma/kapanma işlemini 14 saniyede gerçekleştiriyor. Tavan kapalıyken 340 litre bagaj hacmi sunan 2+2 kişilik California'nın bagajı, tavan açıldığında 240 litreye düşüyor. Ferrari California'nın V8 motoru, aracın ön-orta kısmına yerleştirilmiş. 4.3 litrelik V8 motor, 460 HP güç üretiyor. Maksimum tork ise 485 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını 4 saniyenin altında tamamlayan otomobilde 7 ileri vitesli şanzımana yer verilmiş. Vitesler, F1 araçlarındaki gibi direksiyonda yer alan pedallarla değiştirilebiliyor. Maksimum hızı 310 km/s olarak verilen California, Euro 5 ve LEV2 standartlarına uyumlu. Aracın 100 km'de ortalama yakıt tüketimi 13.1 litre.

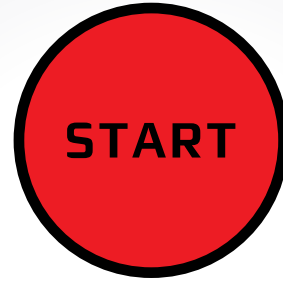


GranTurismo S Türkiye'de

2009 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtımı yapılan GranTurismo S Automatic'in en büyük özelliği yeni 6 ileri otomatik şanzıman ile 440 HP güç, 490 Nm tork üreten 4.7 litrelik V8'i bir araya getirmesi. Bilindiği gibi daha önceden otomatik şanzıman sadece 4.2 litrelik 400 HP gücündeki V8 motorla birlikte sunuluyordu (GranTurismo S'te daha önceden MC Shift adı verilen çift diskli kavramaya sahip otomatikleştirilmiş manuel şanzıman bulunuyordu). Maksimum hızı 295 km/s olan GranTurismo S Automatic, 0-100 km/s hızlanmasını 5.0 saniyede tamamlıyor. Otomobilin başlangıç fiyatı ise 235.000 Euro.



TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN




www.otomobil.com.tr

BMW X6 M ve X5 M tanıtıldı

Platform kardeşi olan X5 M ve X6 M'de, teknik özellikleri aynı olan 4395 cc'lik twin scroll (çift giriş) teknolojiye çift turbolu V8 motor kullanılmış. 5750-6000 d/d aralığında 555 HP güç üreten bu motorun maksimum torkuysa 1500-5650 d/d aralığında 680 Nm. Burada tork bandının çok geniş bir devir aralığına yayılmış olması son twin scroll çift turbo motorun en önemli artışı olarak göze çarpıyor. X5 M ve X6 M'de 6 ileri oranlı M Sport otomatik şanzımana

yer verilmiş. Şanzımana direksiyondaki kulakçıklardan veya vites kolundan hükmedebilmek mümkün. Bu şanzıman ayrıca spor ve ekonomik kullanım seçeneklerine de sahip. Her iki otomobilin de performans verileri aynı. 0-100 km/s hızlanma süresi 4.7 saniye ve maksimum hız 250 km/s (limitli) olarak açıklanıyor. M ailesinin ilk dört tekerlekten çekişli modelleri olan BMW X5 M ve X6 M'de, akıllı dört çeker sistemi xDrive bulunuyor.





Range Rover Sport'a 2009 makyajı

Range Rover'ın Sport modeli, 2010 model yılı için hafif bir makyaj geçirdi. Dış tasarımıdaki yenilikler yeni ön tampon, LED'li farlar ve farklılaştırılmış stop lambaları olarak göze çarpıyor. Giriş seviyesindeki 2.7 lt 190 HP gücündeki V6 motorun yerini 240 HP'lik 3.0 litrelik yeni TDV6 aldı. 4.4 lt'lik motorun yerine ise 5.0 litrelik V8 geldi. Range Rover Sport ailesinde yürüyen aksam ve fren konularında da geliştirmeler yapılmış. Süspansiyon sisteminde geleneksel amortisörler yerine DampTronic adı verilen supap sistemine sahip amortisörler kullanılmış.



Jeep Grand Cherokee yenilendi

Yeni Jeep Grand Cherokee New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. 2011 model olarak piyasaya çıkacak araç, eskisine göre daha dinamik bir görünüme sahip. Yeni Jeep Grand Cherokee'deki en büyük yenilikse kuşkusuz ki Quadra-Lift adı verilen havalı süspansiyon sistemi. Quadra-Lift süspansiyon sisteminin 5 farklı konumu bulunuyor. Quadra-Lift ile birlikte aracın arazideki diğer bir silahı ise Selec-Terrain. Quadra-Trac II ve Quadra-Drive II aktarma sistemleri ile birlikte standart olarak sunulacak bu sistemde, değişen yol koşullarında maksimum çekiş sağlanıyor.



Mercedes-Benz S Sınıfı makyajlandı

W221 karoser kodlu Mercedes-Benz S Sınıfı, tanıtılmasının üzerinden yaklaşık 4 yıl geçtikten sonra makyajlandı. Yeni radyatör ızgarasına ve LED'li gündüz farlarına sahip ön tampona kavuşan otomobilin iç mekanındaki ambiyans aydınlatması da artık üç farklı renkte (beyaz, buz mavi ve amber) ayarlanabiliyor. Mercedes S Sınıfı, teknolojik yönden her zaman olduğu gibi şimdi de ilerici. Makyajsız versiyonda olan gece görüş sistemi (Night View) daha da geliştirilmiş ve yayaları algılayabilir hale gelmiş. Bu sayede gece görüş kamerasının ekranına getirilecek yaya görüntüleri daha fark edilir kılınmış. Bunun

dışında hız limiti asistanı (Speed Limit Assist-S600'de standart) hız limitini belirten trafik levhalarını algılayarak araç içindeki ekrandan hız limiti uyarısında bulunabiliyor. Makyajlı Mercedes S Sınıfı'nda S350 CDI BlueEfficiency, S450 CDI, S350, S400 Hybrid, S450, S500 ve S600 seçenekleri bulunuyor. Bunlardan en ilginçiyse S400 Hybrid. Mercedes-Benz'in ilk hibrid otomobili olan S400 Hybrid'de; 279 HP gücünde 3.5 litrelik benzinli V6 ile 20 HP güç ve 160 Nm tork üreten elektrikli bir motor birlikte görev yapıyor. Bu otomobilin ortalama tüketim değeri 7.9 lt/100 km olarak açıklanıyor.





Hyundai ve İpragaz güçlerini birleştirdi

Hyundai, İpragaz'la yaptığı işbirliği kapsamında müşterilerine cazip imkanlar sunmaya başladı. 15 Nisan'dan itibaren, Hyundai'den LPG'li araç satın alan müşterilere, Türkiye çapındaki tüm İpragaz otogaz istasyonlarında geçerli olan 50 TL'lik ilk dolun hediye edilirken Vakıfbank World Card ile yapılacak sonraki İpragaz otogaz dolunlarında 1 yıl boyunca her seferinde yüzde 5 oranında Worldpuan fırsatı ve çeşitli hediyeler sunuluyor.

Sancaktaroğlu: "16 Haziran'da yeni bir teşvik bekliyoruz"

Nissan Otomotiv A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı İlkin Sancaktaroğlu, 2008 yılını yüzde 1,3' lük pazar payıyla kapatan Nissan'ın, 2009'un ilk çeyreğinde yüzde 1,7'lik pazar payına ulaştığını belirtti. Nissan'ın gözde modellerinden Qashqai'nin yüzde

13,4'le sınıfının lideri olduğunu vurgulayan Sancaktaroğlu, Sancaktaroğlu, 16 Haziran'dan itibaren sektörün önünü görebilmesi için yeni destek paketlerinin gelmesi gerektiğini konusuna değindi. Sancaktaroğlu, bu desteğin kendisini hurda teşviği şeklinde gösterebileceğini belirtti.



Peugeot "Fırsatlar Konvoyu" yola çıktı

Türkiye genelinde 32 ilde 35 aktiviteyi kapsayan "Peugeot Fırsatlar Konvoyu" İstanbul'dan yola çıktı. İstanbul'dan start alan ve ilk olarak İzmir'e uğrayan olan konvoy, otomobil severlere Peugeot'nun 107'den Boxer'a tüm modellerini tanıttak ve test ettirecek. Peugeot markasının hem binek otomobil hem de hafif ticari araç ürün gamındaki tüm modellerin tanıtımının yapılacağı, otomobil severlere test imkanının sunulacağı ve 1 kişinin Peugeot 407 kazanacağı "Fırsatlar Konvoyu", 10 Nisan - 7 Haziran tarihleri arasında düzenleniyor.



Citroen C3 Picasso satışa sunuldu

Marka kimliğini yenileme atağı içinde olan Fransız üretici Citroen, markanın yeni logosunu taşıyan C3 Picasso modelini 29.500 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Yeni model, "X" ve "SX" olmak üzere iki farklı donanıma; 1.4 benzinli ve 1.6 dizel olmak üzere iki farklı motora sahip. Tüm modellerde sadece 5 ileri manuel şanzımanın yer aldığı C3 Picasso'dan, ÖTV indiriminin sürdüğü dönemde 150-200 adet, 2009 toplamında ise 400 adet satılması planlanıyor.





Opel Insignia OPC'nin resmi bilgileri açıklandı

Opel Insignia'nın sportif versiyonu Insignia OPC'nin resmi bilgileri açıklandı. Kamuoyu gösterimi 7 Mayıs 2009 tarihinde Barselona Otomobil Fuarı'nda yapılacak olan Insignia OPC, özellikle ön tampondaki dikine hava yarıklarıyla standart Insignia'ya göre daha agresif görünüyor. Opel Insignia OPC'de V6 silindirli, 2.8 litrelik turbo beslemeli bir motor görev yapıyor. Bu motor, standart 2.8 V6 260 HP Insignia'dan alınarak üzerinde geliştirmeler yapılmış ve 325 HP güç, 400 Nm tork üretir hale gelmiş. 6 ileri manuel şanzımanla gücünü dört tekerleğe birden aktaran Insignia OPC, 0-100 km/s hızlanmasını 6.0 saniyede tamamlarken, maksimum 250 km/s'ye (sınırlandırılmış) ulaşıyor. 4x4 aktarma sistemi, FlexRide adaptif süspansiyon sistemi ve Sport versiyonlara göre 10 mm azaltılmış

yüksekliğiyle iyi seviyede yol tutuş vadeden otomobilde ayrıca elektronik limitli kaydırmalı arka diferansiyel kullanılmış. Insignia OPC bu yılın sonbaharında satışa sunulacak.



İşte yeni Opel Astra

Opel, Eylül 2009'da düzenlenecek Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yeni nesil Astra'yı tanıtmaya hazırlanıyor. Yeni Astra, beklendiği gibi Insignia'yı andıran bir tasarıma sahip. Bu tasarım etkileşimlerini farların kenarındaki kama formundaki aydınlatmalarda ve kapıların omuz çizgisinde görmek mümkün. GM'in yeni Delta platformunda yükselen Astra'nın sürüş karakteri ve yürüyen aksamı daha dinamik olacak şekilde ayarlanacak. Yeni Astra'nın motor seçenekleri henüz belli olmasa da motor gamına 1.4 lt'lik 120 HP ve 140 HP gücünde seçeneklerin ekleneceği tahmin ediliyor.



MINI Cooper, cabrio karosere kavuştu

MINI'nin cabrio modelleri, Borusan Oto İstinye tesislerinde, moda tasarımcısı Ümit Ünal'ın hazırladığı enstalasyon eşliğinde yapılan tanıtımla satışa sunuldu. MINI Cooper Cabrio 27.067, Cooper S Cabrio ise 31.244 Euro fiyata sahip. Yeni MINI Cabrio'nun tanıtımı, 20 Nisan 2009 Pazartesi günü Borusan Oto İstinye tesislerinde bulunan 9,55 sergi salonunda yapıldı. Türkiye'ye uluslararası platformda birçok ödül kazandıran moda tasarımcısı Ümit Ünal'ın hazırladığı dört mevsim enstalasyonu ile renklen tanıtımda, yeni MINI Cabrio davetlilerin beğenisine sunuldu. "Hep Açık" sloganının vurgulandığı etkinlikte MINI Cabrio davetlilerden büyük ilgi gördü.



BMW Z4 Türkiye yollarına çıktı

20 saniyede karoser değiştirebilen Z4, ülkemizde ilk etapta sDrive35i versiyonuyla ve 82.874 Euro'luk etiketle satılacak. Borusan Otomotiv, 2009 Haziran'ında 64.820 Euro'luk etiketle daha ulaşılabilir bir Z4 seçeneği olan sDrive23i'yi de satışa sunacak. Z4 sDrive23i'nin; 2.5 lt'lik, sıralı 6 silindirli benzinli motoru 6200 d/d'de 204 HP güç ve 2950 d/d'de 250 Nm tork üretiyor. Türkiye Paketi'nde standart olarak otomatik şanzıman-

la satılacak Z4 sDrive23i 0-100 km/s hızlanmasını 7.3 saniyede tamamlıyor. Z4'ün Türkiye paketi, direksiyon simidinde yer alan vites değiştirme kulakçıklarına ve koltuk arkalarındaki rüzgar deflektörüne sahip.



Fiat Doblo'da yeni donanım: Safeline

Fiat; Doblo'nun yakın zaman sonra yollara çıkması beklenen yeni nesli üzerindeki çalışmalarını sürdürürken, bir yandan da mevcut Doblo gamını yeni donanım paketleriyle zenginleş-

tirip cazibesini korumayı hedefliyor. Nisan 2009 itibariyle 22.690 TL'lik başlangıç fiyatıyla satışa sunulan Doblo Safeline'da, iki havayastığı ve EBD'li ABS fren sistemi standart olarak sunuluyor. Bu güvenlik ekipmanlarının yanı sıra MP3 çalarlı müzik sistemi, klima, 2. sürgülü kapı, tavan rayları, koyu renk camlar, çift parçalı katlanabilir arka koltuklar ve elektrikli yan aynalar gibi konfora yönelik unsurlar da standart. Fiat Doblo'da 1.3 Multijet, 1.9 Multijet ve 1.4 Fire olmak üzere üç motor seçeneği mevcut.



Total Türkiye'nin yeni Genel Müdürü Chalvon-Demersay

Fransız akaryakıt şirketi Total'in Türkiye Genel Merkezi'nde yönetim değişti. Şirketin yeni genel müdürü uluslararası istasyon ağı geliştirme uzmanlığıyla tanınan Olivier Chalvon-Demersay oldu. Chalvon-Demersay Hindistan ve Gabon dahil olmak üzere farklı uluslararası iş deneyimlerine sahip. Chalvon-Demersay, son olarak Total Türkiye Genel Müdürlüğü görevine getirildi. Evli ve dört çocuk babası olan Olivier Chalvon-Demersay İspanyolca ve İngilizce biliyor.



Makyajlı Octavia vRS ve Scout tanıtıldı

Skoda Octavia vRS ve Octavia Scout da makyajlanarak yeni tasarıma kavuştu. Octavia vRS, makyajla birlikte daha modern bir görünüme kavuştu. Ön ızgarada vRS logosuyla dikkat çeken otomobil, yeni ön farlara ve ilk kez adaptif sistemli xenon aydınlatmaya sahip. Aracın diğer yenilikleriyse ön sis farlarında opsiyonel olarak alınabilen viraj içi aydınlatması ve LED'li gündüz farları. Octavia Scout ise, artık yeni tasarımı ön ızgaraya, daha kalın ön farlara ve otomobili çepeçevre saran ve çift renkliymiş gibi gösteren plastik kaplamaya sahip.

Kia Koup New York'ta tanıtıldı

Kia markasının tarihindeki ilk 2 kapılı Coupe modeli Koup, New York Otomobil Fuarı'nda ziyaretçilerin karşısına çıktı. Koup, Güney Koreli üretici Kia'nın ilk 2 kapılı coupe'si. Kia Motors Amerika Başkan Yardımcısı Michael Sprague şunları söylüyor: "Koup, Kia'nın tasarım değişimini temsil eden önemli bir model. Koup'un Kia'ya yeni müşteriler kazandıracağına ve marka değerini yukarıya çekeceğine inanıyoruz". 350 litre-

lik bagaj hacmi sunan Koup'ta, 2.0 lt ve 2.4 lt hacimlerinde, 4 silindirli iki motor seçeneği bulunuyor. 2.0 lt'ik motor 156, 2.4 lt'lik motorsa 173 HP güce sahip.



Nissan A segmentine giriş yapacak

Japon üretici Nissan, daha önce var olmadığı bir sınıfa giriş yapıyor. Avrupa'da Haziran ayında satışa sunulacak olan Pixo modeli, Mini sınıf olarak da tanımlanan A segmentinde yer alıyor. Kendisini küçük sınıfta temsil eden Micra modeliyle önemli bir başarıya imza atan Nissan, bu başarısını bir alt sınıfa taşımayı amaçlıyor. B segmentinde yer alan Micra ve Note modellerinin alt sınıfına konumlanacak olan Pixo, Avrupa ülkelerinde Haziran ayında satışa sunulmaya başlıyor. Pixo, 1.0 litrelik benzinli motorla satışa sunulacak. 68 HP güç üreten motor 103 g/km'lik karbondioksit salınımıyla övgüyü hak ediyor. Pixo'da manuel şanzımanın yanı sıra, 4 kademeli otomatik vites seçeneği de sunulacak.



ÖTV indirimi satışları patlattı

ÖTV indiriminin verdiği gazla Mart ayında 10.674 adedi yerli, 29.948 adedi ise ithal olmak üzere toplam 40.622 adetlik satışa ulaşıldı. Böylece Mart ayındaki satışlar Şubat ayına göre yüzde 180 oranında artış göstermiş oldu.

Yazı: İsa Demir

Otomotiv sektörü 2009'a çok sıkıntılı başladı. İlk iki ay pek parlak geçmezken Mart ayının ikinci yarısından itibaren nihayet yüzler gülmeye başladı. İlk iki aydaki düşüş trendinin kırıldığı Mart ayıyla birlikte 2009'un ilk 3 ayında toplam 68.287 adetlik otomobil satışına ulaşıldı. Bu rakam, geçen yılın aynı dönemine göre sadece yüzde 8'lik düşüş olduğunu gösteriyor. Bu oran, daha önceki aylar için yüzde 40 seviyesinin üzerindeydi.

Mart ayında 10.674 adedi yerli, 29.948 adedi ise ithal olmak üzere toplam 40.622 adet otomobil satıldı. Yerli piyasada Renault, tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. Hyundai fiyat artışına giderken, fiyatlarını şimdilik arttırmayan Renault, önümüzdeki aylarda da birinciliğini devam ettirebilir. Renault 3721 adet satışla Mart ayında birinci olurken, 3223 adet satışla Hyundai ikinci, 1874 adet satışla Fiat üçüncü geldi.

İthal piyasada uzun süredir iddialı olmayan Ford, 3806 adet satışla liderlik koltuğuna yerleşti. 3641 adet satışla Volkswagen ikinci olurken, onu 3057 adet satışla Opel, 2708 adet satışla Toyota ve 2179 adet satışla Peugeot izlediler. Aslında Mart ayında satışların çok daha fazla olması gerekirdi. Satışların sınırlı olması, firmaların ne kadar hazırlıksız olduğunu gösteriyor. Her ne kadar girişimleri olsa da, firmalar hükümetten böyle bir indirimi beklemiyordu. Dolayısıyla bütün markalar temkinli hareket ederek fazla stok yapmamaya çaba gösteriyorlardı. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Şubat.....	21.196	14.492
Mart.....	34.147	40.622
Toplam.....	73.931	68.287

İthal marka otomobil satışı (Adet)

	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1 Ford	3806.....	6081
2 Volkswagen	3641.....	5942
3 Opel.....	3057.....	4496
4 Toyota	2708.....	4032
5 Peugeot	2179.....	3147
6 Hyundai.....	1770.....	3190
7 Honda.....	1580.....	2609
8 Citroen	1044.....	1534
9 Chevrolet.....	832.....	1382
10 ... Nissan.....	736.....	1277
11 ... Kia.....	717.....	1139
12 ... Fiat.....	710.....	1034
13 ... BMW.....	709.....	1289
14 ... Dacia	682.....	1046
15 ... Renault.....	621.....	867
16 ... Mercedes-Benz	605.....	1141
17 ... Audi.....	501.....	977
18 ... Skoda	498.....	740
19 ... Mazda.....	496.....	863
20 ... Seat.....	392.....	526
21 ... Mitsubishi.....	374.....	630
22 ... Suzuki.....	359.....	583
23 ... Tata.....	338.....	515
24 ... Volvo	214.....	319
25 ... Subaru.....	178.....	305
26 ... Chery	167.....	327
27 ... Geely.....	152.....	274
28 ... Land Rover.....	151.....	270
29 ... Daihatsu	146.....	223
30 ... SsangYong.....	94.....	236

İthal marka otomobil satışı (Adet)

	Mart 2009	Ocak Mart 2009
31 ... Proton.....	94.....	186
32 ... MINI.....	94.....	157
33 ... Jeep	40.....	90
34 ... Lada.....	58.....	97
35 ... Lancia	37.....	56
36 ... Alfa Romeo.....	32.....	57
37 ... Jaguar	30.....	73
38 ... IKCO.....	29.....	75
39 ... Dodge	22.....	41
40 ... Porsche	19.....	31
41 ... Saab.....	14.....	19
42 ... Chrysler	13.....	22
43 ... smart	4.....	21
44 ... Maserati	2.....	3
45 ... Bentley	2.....	2
46 ... Ferrari	1.....	1
47 ... Lamborghini	0.....	1
Toplam.....	29.948.....	47.926

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1 Renault.....	3721.....	7009
2 Hyundai.....	3223.....	6996
3 Fiat.....	1874.....	3042
4 Toyota	1261.....	1526
5 Honda.....	595.....	1788
Toplam.....	10.674.....	20.361



Yine Accent Era

2009 yılının başından bu yana model bazında lider olan Hyundai Accent Era, Mart ayındaki 2913 adetlik satışla liderliğini devam ettirdi. Hyundai, Mart ayında fiyatlarını arttırırken, Renault ise fiyatlarını değiştirmede. Dolayısıyla Nisan ayında liderin ismi belki değişebilir. Accent Era'nın ardından 1640 adetlik satışla Renault Symbol ikinci oldu. Bu iki modelden sonra Ford Fiesta, Hyundai Getz ve Volkswagen Polo geldi.

İthal Corolla önde gidiyor

C segmentinde daha kıyasıya bir rekabet görülüyor. Toyota Corolla Sedan 1802 adetlik satışla lider olurken, Renault Megane Sedan 1540 adet satışla ikinci, Ford Focus Sedan ise 1307 adet satışla üçüncü geldi. Sedan karoserli bu üç modelden sonra Toyota Auris, büyük bir başarı göstererek dördüncü oldu. Opel Astra Sedan ve Honda Civic Sedan daha gerilere düşerken, Volkswagen Jetta'nın ilk 10'a girememesi dikkat çekici bir durum.



Passat açık ara lider

Volkswagen'in en başarılı olduğu sınıf D segmenti. Mart ayındaki 1056 adetlik satışla Volkswagen Passat liderlik konusunda tartışmasız önde gidiyor. Bu başarıda Passat'ın ÖTV indiriminden sonra fiyatının Jetta seviyesine düşmesini gösterebiliriz. Opel Insignia ikinci olurken, 1.6 litrelik yeni bir motora kavuşan Mercedes-Benz C Sınıfı'nın 344 adet satışla üçüncü gelmesi, gerçekten başarılı bir durum.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1	Hyundai Accent Era	2913	6299
2	Renault Symbol	1640	3345
3	Ford Fiesta	1460	2341
4	Hyundai Getz	1062	1925
5	Volkswagen Polo	1060	1420
6	Opel Corsa	1004	1393
7	Fiat Albea	893	1320
8	Peugeot 207	676	963
9	Toyota Yaris	571	648
10	Fiat Grande Punto	523	791

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1	Toyota Corolla Sedan	1802	2727
2	Renault Megane Sedan	1540	2936
3	Ford Focus Sedan	1307	2054
4	Toyota Auris	1169	1389
5	Opel Astra HB	876	1228
6	Honda City	737	810
7	Fiat Linea	706	1316
8	Honda Civic Sedan	638	1827
9	Opel Astra Sedan	601	999
10	Peugeot 308	589	853

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1	Volkswagen Passat	1056	1570
2	Opel Insignia	436	671
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	344	574
4	Toyota Avensis	289	530
5	Peugeot 407	268	324
6	Ford Mondeo	257	463
7	Renault Laguna III	254	334
8	BMW 3 Serisi	216	435
9	Volvo S40	154	205
10	Citroen C5	136	260



Meydan BMW 5 Serisi'ne kaldı

Şubat ayında tekrar liderlik koltuğuna yerleşen BMW 5 Serisi, Mart ayında 127 adetle açık ara yarışı önde bitirdi. Bunda BMW 5 Serisi'nin başarısı kadar, Mercedes E Sınıfı'nın tamamen yenilenmesi ve Audi A6 modelinin makyajlanması etkili oldu. Esas rekabet bu modellerin satışa sunulduğu Nisan ayından itibaren ortaya çıkacak. Daha doğrusu, Mayıs ayında işin rengi ortaya çıkacak.

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2009	Ocak Şubat 2009
1	BMW 5 Serisi	127	271
2	Audi A6	48	170
3	Mercedes E Sınıfı	20	156
4	Volvo S80	8	17
5	Jaguar XF	6	14

Motor hacmi avantaj sağlıyor

Motor hacmi avantajını ve dizel ekonomisini iyi kullanan Nissan Qashqai, liderlik koltuğuna iyice ısınmışa benziyor. Mart ayında 341 adet satan Qashqai'nin ardından 225 adet satışla Kia Sportage ve 213 adet satışla Chevrolet Captiva geldi. Honda CR-V dördüncü olurken Volkswagen Tiguan modelinin yavaş yavaş yukarılara doğru çıktığını görüyoruz. Kia Sorento artık eskisi gibi başarı gösteremiyor.



SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1	Nissan Qashqai	341	632
2	Kia Sportage	225	394
3	Chevrolet Captiva	213	348
4	Honda CR-V	206	532
5	Volkswagen Tiguan	126	215
6	Daihatsu Terios	108	162
7	Kia Sorento	89	169
9	Subaru Forester	77	143
10	Land Rover Freelander	76	130



Land Rover'dan yine kampanya

Bu aralar Land Rover markasının ciddi kampanyalar düzenlediğine tanık oluyoruz. 51 adet satışla Land Rover Range Rover açık ara lider oldu. Jeep Grand Cherokee Mart ayında atak yaparak 31 adet satışla ikinciliğe yükseldi. Bu iki modelin ardından Land Rover Discovery, Audi Q7 ve BMW X5 geldi. BMW X6 modelinin eski hızı kesilmişe benziyor. Mercedes-Benz ve Toyota bu kategoride biraz zayıf.

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2009	Ocak Mart 2009
1	Land Rover Range Rover	51	81
2	Jeep Grand Cherokee	31	64
3	Land Rover Discovery	24	59
4	Audi Q7	17	32
5	BMW X5	12	28



SÜRÜYE KATILDI

Eskiden sürüden ayrılmış bir tasarım çizgisine sahip olan Renault Megane Hatchback, üçüncü nesliyle birçok kişi tarafından daha kabul edilebilir bir görünüme kavuştu. Yeni Renault Megane HB ve Coupe'yi Antalya'da kullandık.

Yazı: Tarık Akagün / Antalya

Fotoğraflar: Renault Medya-Tarık Akagün

Kompakt sınıf, rekabete 1 Mayıs 2009 tarihiyle dahil olan yeni nesil Renault Megane Hatchback ve Coupe ile hareketlenecek gibi. Ülkemizde ilk etapta 1.6 lt 16V 110 HP ve 1.5 dCi 105 HP motorlarla satılacak olan Renault Megane III'ün hatchback karoserlisinin fiyatı 31.250 TL'den başlayıp (1.6 Expression), 37.950 TL'ye uzanırken (1.5 dCi Dynamique); coupe karoserlisinin fiyatı 36.750 TL'den başlayıp (1.6 Dynamique), 39.950 TL'ye uzanıyor (1.5 dCi Dynamique).

27 Nisan 2009'da Antalya'da düzenlenen sürüş organizasyonu kapsamında ki basın toplantısında konuşan Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar ÖTV indiriminin biteceği 15 Haziran tarihine kadar 1000 adet Megane HB ve Coupe satmayı hedeflediklerini, bu tarihten sonrası içinse bir rakam vermenin mümkün olmadığını ifade etti ve yıl sonuna doğru 130 HP'lik 1.4 TCe motorun da ürün gamına ekleneceğini belirtti.



Uyumlu tasarım

İkinci nesil Renault Megane HB, 2002 yılında tanıtıldığında otomobil tutkunları bu otomobilin aykırı bagaj tasarımı nedeniyle beğenenler ve nefret edenler olarak ikiye bölünmüştü. Megane III'te ise eskiye göre daha tutucu bir görünüme sahip. Renault'un Laguna ile başlattığı tasarım çizgisinin net olarak görüldüğü otomobil eskinden 94 mm daha uzun, 31 mm daha geniş, 14 mm daha yüksek

olmasına rağmen, toplam ağırlık eskiye göre 11 kg daha hafif (1.6 16V).

Renault Megane HB ile Coupe görsel olarak tampondaki metalik görünümlü kaplamalar, tavan çizgisi, stop lambaları gibi detaylarla birbirlerinden ayrılıyor. Bununla birlikte coupe 38 mm daha alçak. Hem coupe, hem de hatchback karoserli versiyonlarını kullanma fırsatı bulduğumuz otomobillerin ön konsolları



İÇ MEKANDA HEM TASARIM, HEM DE KALİTE HİSSİ OLARAK LAGUNA'YI HATIRLATIYOR. ANTALYA'DA DÜZENLENEN BASIN TANITIMINA E-OTODERĞİ ADINA TARIK AKAGÜN KATILDI.

aynı. Sade ve anlaşılır olan ön konsoldaki bazı kumanda birimleri biraz ufakça. Renault'nun İspanya-Palencia tesislerinde üretilen otomobilin iç mekanındaki kalite hissi eskiye göre belirgin şekilde artmış. Ön konsol son derece sade ve anlaşılır.

Yumuşak sürüş

Düzenlenen test sürüşü organizasyonunda Megane HB ve Coupe'nin 1.6 16V 110 HP motorlularını kullanma fırsatı bulduk. Daha önceki Renault Megane'da kullanılan K4M 760 kodlu motorun farklı bir versiyonu olan K4M R 858 kodlu motor 6000 d/d'de 110 HP, 4250 d/d'de 151 Nm tork üretiyor. Renault'ya meraklı olan okuyucularımız bu değerlerin eskiye göre biraz daha düşük (eski versiyonda güç 113 HP-83 KW, tork ise 152 Nm idi) olduğunu fark edeceklerdir. Ama pratikte bunu fark etmek mümkün değil. Hatta 2000 d/d'nin altındaki motor devirlerinde çekişin biraz daha iyi olduğunu gözlemledik. Fakat tüm markaların tüketim değerlerini düşürdüğü günümüz dünyasında fabrika verilerine göre ortalama tüketim 0.1 lt/100 km, şehiriçi tüketimse 0.5 lt/100 km artmış.

Sürüş esnasında en fazla öne çıkan özellik, yumuşak ve yormayan sürüş karakteri oldu. Sürüş kalitesi yeni VW Golf kadar olmasa da eskiye göre çok daha

ÖN GÖRÜNÜMDE COUPE'Yİ HATCHBACK'TEN AYIRAN EN BÜYÜK FARK TAMPON KENARLARINDAKİ METALİK GÖRÜNÜMLÜ ÇERÇEVELER.





başarılı. 6 ileri manuel şanzımanının ve pedal takımı çok rahat kullanılıyor. Direksiyon da hafif olmasına rağmen yönlendirme hassasiyeti ve tepkileri büyük aşama kaydetmiş (Direksiyon dişli oranı 1/17 yerine 1/16). Konfor-yol tutuş dengesi çok iyi ayarlanmış olan süspansiyon sistemi konfor odaklı olmasına rağmen yol tutuştan da ödün vermiyor.

HB için bahsettiğimiz genel sürüş karakteri Coupe için de geçerli. Yalnız Megane Coupe'nin ön amortisörleri yüzde 10, arka amortisörleriyse yüzde 12 daha sert. Ayrıca araç, hatchback kardeşine

göre yere 12 mm daha yakın. Bunun sonucunda aracın genel sürüşü pek değişmemiş olsa da hafif bir sertlik elde edilmiş.

Sonuç

Yeni Renault Megane III ailesi, başarılı fiyat-donanım özelliklerine sahip. Şimdilik otomatik şanzıman seçeneği olmamasını bir eksiklik olarak değerlendiresek bile, bunun kısa bir süre sonra giderileceği bir gerçek. Model gamındaki asıl heyecansa 2009 sonlarına doğru yollara çıkacak yeni Megane Sedan ile bulunacak.



Megane HB 1.6 16V - Megane Coupe 1.6 16V

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç:	110 HP @ 6000 d/d	110 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	151 Nm @ 4250 d/d	151 Nm @ 4250 d/d
Maks. hız:	195 km/s	195 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn	10.5 sn
Boyutlar (u/g/y):	4295 / 1808 / 1471 mm	4295 / 1808 / 1423 mm
Bagaj hacmi:	372 / 1129 lt	344 / 931 lt
Tüketim:	9.3 / 5.6 / 6.9 lt/100 km	9.3 / 5.6 / 6.9 lt/100 km
Baz fiyat:	31.250 TL	36.750 TL

- + Kalite hissi, sürüş konforu
- Ufak kumandalar, hız sınırlayıcısının yeri

AYNI RUH, YENİ YÜZ

Makyajlanan Ford Transit Connect, eski versiyonun olumlu özelliklerine daha geniş standart donanım ve daha kullanışlı iç mekan gibi özellikler de eklemiş.

Yazı: Tarık Akagün
Nevşehir - Kapadokya
Fotograflar: Ford Medya



Hafif ticari araç segmentinin etkili oyuncularından olan Ford Transit Connect ilk defa 2002 yılında yollara çıkmış ve 2007 yılında hafif bir makyaj geçirmişti.

Ford Otosan tesislerinde üretilen Ford Transit/Tourneo Connect, şimdiye kadar 600 bin adetlik üretim rakamına ve 450 bin adetlik ihracat rakamıyla üreticisinin yüzünü güldürmeyi başarmış bir model. Bu yıldan itibaren ABD pazarına da giriş yapan Transit Connect, bu sınıfta yenilenen Peugeot Partner, Citroen Berlingo ve Renault Kangoo gibi modellerle daha rahat rekabet edebilmesi için makyajlandı.

Basın toplantısı ve sürüş organizasyonu 22 Nisan tarihinde Nevşehir-Kapadokya bölgesinde yapılan Transit Connect, üreticisi tarafından yeni olarak adlandırılrsa da, aslında eskinin kapsamlı bir estetik operasyon geçirmiş versiyonu. Güvenilirliği ispatlanmış mekanik alt yapının aynen kullanıldığı Ford Transit, yenileştirme operasyonu ile markanın güncel tasarım çizgisi Kinetik Dizayn'a biraz daha yaklaştırılarak motor kaputu, radyatör ızgarası, tamponlar ve stop lambaları gibi parçalar yenilenmiş. İç mekandaki değişimse çok daha etkileyici. Ticariden çok binek bir Ford havasında olan iç mekanda ön konsol tamamen yenilenirken, el freni konsoluna da daha önceden olmayan gözler eklenmiş.

Motorlar değişmemiş

Transit Connect ailesindeki motor gamı değişmemiş. 1.8 TDCi'nin 75 HP, 90 HP ve 110 HP olmak üzere üç tipi bulunuyor. Biz 1.8 TDCi 110 HP'lik motoru kullanma fırsatı bulduk. 110 HP güç ve 280 Nm tork üreten motor, eskiden olduğu gibi 1500 d/d'nin altında biraz ağır kalsa da bu durum fazla uzun sürmüyor. Maksimum torkun üretildiği 1700-2500 d/d arasında motor kendisini buluyor ve keyifli sürüşlere olanak sağlıyor. Dinamik karakteri ve sert süspansiyon sistemi eskisi gibi olan Ford Transit'teki en büyük sürpriz Plus Paketi ile alınabilen

ESP. Bu sayede sürüş güvenliği adeta sigortalanmış oluyor. Plus Paketi'nin diğer bir özelliği ise Premium otomobillerde gördüğümüz rezistanslı ön camın sunulması. Tabi standart donanımda da hatırı sayılır iyileştirmeler yapılmış ve yol bilgisayarı, ABS gibi donanımlar standart ekipman listesine dahil olmuş. Kısa-uzun şasi, yüksek-alçak tavan, kombi ve van olmak üzere farklı karoser kombinasyonları sunulan Transit Connect'in başlangıç fiyatları 500 TL ile 800 TL arasında artış göstermiş (K230L 90 HP hariç). Buna göre en ucuz Transit Connect'in başlangıç fiyatı 22.400 TL (T220S 75 HP). Bizim de kullanma şansı bulduğumuz en üst seviyedeki K210S GLX'in başlangıç fiyatıysa 30.900 TL.

Sonuç

Transit Connect denenmiş mekaniği, yenilenen iç mekanı ve artan donanımıyla sınıfının iddialı modellerinden. Rakiplerinin aksine ticari platformlu olması (Peugeot Partner, Renault Kangoo gibi modeller binek modellerden türetilmiş) araca sağlamlık katmasına rağmen, süspansiyon konforunu azaltan bir etken.

TRANSIT CONNECT ESKİSİYLE AYNI HATLARA SAHİP. ÖN VE ARKADA MAKYAJIN ETKİLERİ GÖRÜLÜYOR. ESP ARTIK OPSİYON LİSTESİNDE.



Ford Transit Connect K210S GLX 1.8 TDCi 110 HP

Fabrika verileri

Motor:	1753 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç:	110 HP @ 3750 d/d
Maks. tork:	280 Nm @ 1700-2500 d/d
Maks. hız:	163 km/s
0-100 km/s:	12.5 sn
Boyutlar:	4297 / 1795 / 1814 mm
Boş ağırlık:	1525 kg
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	7.6 / 5.1 / 6.0 lt / 100 km
Baz fiyat:	30.900 TL

- + Çekiş gücü, iç mekan tasarımı, artan donanım
- Rakiplerinden daha az süspansiyon konforu

GELECEĞE KÖPRÜ

Cruze; gerek tasarımı, gerek sunduğu özelliklerle Chevrolet markasını eski dönemden, yeni döneme geçiren bir köprü vazifesinde.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Chevrolet hakkında son dönemde yazılan sürüş ve test yazılarının klasik giriş cümlelerinde bu otomobillerin hep Daewoo kökenli olduğu ifade edilmişti. Ama artık bu cümleler tarih olacak gibi. Çünkü Chevrolet'in yeni kompakt sedanı Cruze, 2009 Sonbaharı'nda tanıtılacak yeni nesil Opel Astra'nın da kullanacağı Delta 2 platformu kullanılarak üretilmiş. Yani artık Chevrolet eski Daewoo'lar yerine, yeni nesil Opeller ile platform kardeşi.

Chevrolet için ileriye atılan adım

Chevrolet Cruze, markanın yeni yapılandırılması çerçevesinde şekillendirilmiş ve marka için ileriye atılmış bir adım niteliğinde. Bunu anlamak için markanın eski dönemdeki kompakt sedanı olan Lacetti'yle yan yana getirmeye bile gerek yok. Birçok kişi tarafından küçük bir Insignia olarak algılanan Cruze, özellikle çift parçalı radyatör ızgarası ve arkaya doğru alçalan tavan çizgisiyle gerçekten şık ve dinamik bir görünümde. Bununla birlikte otomobil genel ifade olarak güven veren ve "oturaklı" tabirini hak eden bir duruşa sahip.

Otomobilin iç mekanı da en az dış görünüm olarak etkileyici. "Insigniavari" bir ön konsola sahip Cruze'un ön konsolundaki işçilik ve kalite hissi gerçekten güzel. Bu arada konsol çizgi ve şekil olarak Insignia'nın konsoluna benzemekle birlikte, bazı kumanda birimleri de (sinyal kolu, müzik sistemi kumandaları) Insignia'dan alınmış. Daha çok "smart" gibi lifestyle otomobillerde bulunan kumaş kaplı ön konsol yapısının, Cruze'da da kullanılmış olması iç mekana daha sıcak bir atmosfer kazandırmış. Chevrolet iç mekan konusunda gerçekten iyi iş çıkartmış.





ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNSUZ. 1100 TL EKSTRA ÖDEME KARŞILIĞINDA ALINAN SUNROOF SAYESİNDE İÇ MEKAN DAHA AYDINLIK HALE GETİRİLEBİLİYOR.

Cruze, sedan otomobil olduğundan bagaj ve iç mekan özellikleri önem kazanıyor. Yeterli sayıda eşya gözleriyle kullanışlı bir iç mekan sunan otomobilin ön ve arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sıkıntısı yok. Bagaj hacmiyse sınıf ortalamalarında yer alabilecek 450 litrelik bir değer.

Konfor öncelikli

Chevrolet Cruze'un yeni Opel Astra'nın platformu kullanılarak üretilmiş olması, otomobilin iyi genlere sahip olduğunun bir göstergesi. Ama Cruze, Chevrolet marka kimliğine uygun olacak

şekilde yumuşak süspansiyon sistemine sahip. Yumuşak süspansiyon sistemiyle otoyolda sabit hızla yapılan sakin sürüşlerde yağ gibi akan Cruze, şehir içinde de yeterince konforlu. Ama kısa sert darbelerde (belediyelerin yaptığı plastik hız kesici tümsekler) arka süspansiyon sistemi, arka koltuktaki yolcularını kompakt sınıftaki bazı rakiplerine göre daha fazla "hoplatıyor". Bunun nedeniyse arka süspansiyon sistemini tam bağımsız yerine, yarı bağımsız olarak tanımlayabileceğimiz torsiyon çubuklu sistem olması. Eski Lacettiler ile karşılaştırılamayacak kadar iyi yol tutan Cruze, doğal olarak virajlar-

da Opel Astra veya Ford Focus kadar iyi değil. Konfor odaklı süspansiyon nedeniyle ağırlık transferlerinde ve slalom tipi manevralarda karoser salınma girse de, yol tutuş fena sayılmayacak seviyede. Standart donanımda sunulan elektronik stabilite sistemi sürüş güvenliğini yukarı taşıyan donanımlardan. Direksiyon sistemi yumuşak ve biraz hissiz yapısıyla sportiflikten çok, aile kullanımına uygun.

Ülkemizde tek motor seçeneği

Yurtdışında 1.4 lt 140 HP turbo (E 85 ile çalışabilen, ABD pazarı için), 1.8 lt 141 HP benzinli ve 2.0 lt 150 HP turbo-

dizel seçenekleri de bulunan Chevrolet Cruze, ülkemizde ilk etapta 1.6 litre 113 HP'lik benzinli motor ile satılıyor. Değişken supap zamanlamalı bu motor, eski 1.6 motordan yaklaşık yüzde 3 daha hafif. Ayrıca soğutma ve yağlama sistemi de optimize edilmiş. Bu motor, test aracımızda modern sayılabilecek 6 ileri otomatik şanzımanla birlikte görev yapıyordu. Bu özellikler insanda doğal olarak makul bir yakıt ekonomisi ve makul bir performans beklentisi doğuruyor. En azından bizde böyle bir beklenti oluşmuştu. Ama kullanım sırasında otomatik şanzımanın 6 ileri oranlı olmasına rağmen performansı kısıtladığına şahit olduk. Özellikle sollama manevrası tarzındaki ara hızlanmalarda dip gaz yapıldığında otomatik şanzıman vites ufaltsa bile otomobil hızlanmakta fazlaca nazlanıyor. Üstelik motor sesi de halk arasında "motor bağılıyor" şeklinde tabir edilecek şekilde sesli çalışıyor.

1.6 motor ve 6 ileri otomatik şanzıman birlikteliğinin tüketim yönünden durumu da pek başarılı değil ve Cruze 1.6 LS AT,

1.8 motorlu araçlar kadar yakıt tüketiyor. Üstelik bunu söyleyen Chevrolet'nin kendisi. Vergiler nedeniyle ülkemizde satılmayan 141 HP'lik Chevrolet Cruze 1.8 AT, fabrika verilerine göre şehir içinde 11.3 lt/100 km, şehirdışında 5.8 lt/100 km ve ortalama olarak 7.8 lt / 100 km yakıt tüketiyor. Bu değerler Cruze 1.6 AT sırasıyla 11.2 lt / 100 km, 5.8 lt/100 km ve 7.8 lt/100 km. Yani Cruze 1.6 AT'nin şehirdışı ve ortalama tüketim değerleri Cruze 1.8 AT birebir aynıken, şehiri-

çi tüketim değeri sadece 0.1 lt/100 km daha düşük.

Sonuç

Chevrolet Cruze geniş iç mekanı, ESP ve 8 havayastığını standart olarak sunan ekipman seviyesi, kalitesi ve fiyatıyla başarılı bir otomobil. Hele ki paranın karşılığını verme olarak düşünürsek Cruze'u bu konuda geçebilmek çok zor. Ama akılda Cruze alma düşüncesi olanlar bizzat manuel şanzımana yönelmeliler.



CRUZE'UN TASARIMINDA GM'İN GÜNEY KORE, ALMANYA, AVUSTRALYA VE ABD'Lİ TASARIM EKİPLERİ BİRLİKTE ÇALIŞMIŞ. RÜZGAR DİRENÇ KATSAYISI 0.31 CD.

Chevrolet Cruze 1.6 IS AT

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç:	113 HP @ 6400 d/d
Maks. tork:	153 Nm @ 4200 d/d
Maks. hız:	180 km/s
0-100 km/s:	13.5 sn
Boyutlar:	4597 / 1788 / 1477 mm
Boş ağırlık:	1310 kg
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	11.2 / 5.8 / 7.8 lt / 100 km
Baz fiyat:	32.450 TL (1.6 LS AT / 24 04 2009 tarihindeki fiyat)

- + Fiyat, güvenlik ekipmanları, kalite hissi, tasarım, konfor
- Tüketim, performans

DÜŞÜNCELİ PATRON

Herkes patronunun bu kadar düşünceli olmasını ister: Performans değerlendirmesi konusunda cömert, çevresine önem veren ve har vurup harman savurmayan (şirketi iflasa sürüklemeyen) bir patron. Bu patronun otomobili de 730d olmalı: Performanslı, çevreci ve düşük yakıt tüketen bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Şirket CEO'larının özel jetlerini satın hibrid teknoloji otomobiller kullanmaya başladıkları bir dönemde yaşıyoruz. Ulaşım araçlarına hem satın alırken hem de işletirken çok yüksek meblağların ödendiği günler geride kalıyor. Tam da bu dönemde yeni jenerasyonuna kavuşan BMW 7 Serisi, özellikle de makul yakıt tüketimli 730d seçeneğiyle; satın alma sırasında değil belki (bazı fiyatı 146.805 Euro, bu noktada; kiralamak daha mantıklı olabilir) ama en azından işletme sırasında, makul yakıt tüketimiyle şirket masraflarını belirli bir düzeyde tutabilecek gibi görünüyor.

Boy 5 metrenin üzerinde

Hayır, "Long" (uzun) versiyondan bahsetmiyoruz. Standart BMW 730d, 5072 mm uzunluğa sahip. Ama itiraf edelim ki, araca dışarıdan baktığınızda bunu fazla hissetmiyorsunuz. Genişletilmiş böbrekler ve 1479 mm'lik yükseklik hantallığı engelliyor. Otomobilin genel görünümü sportiflik ile ağırbaşlılığı birleştirmiş. Arka ve yan tasarımlar son derece ağırbaşlıyken, önde geniş böbreklerin, alçak karoserin ve kaput üstündeki

şişkin çizgilerin verdiği sportiflik gözden kaçmıyor. Xenon ve LED teknolojilerinin bolca kullanımı, özellikle gece sürüşlerinde dışarıdakilere hoş bir görünüm, içeridekilere ise güvenlik sağlıyor. Otomobilin bagajı 500 litre kapasite sunuyor, ancak bagaj zemini ve kenarındaki girinti-çıkıntılar, bu kapasiteyi verimsiz kılıyor.

Arkada oturan çok şey kaybeder!

Genelde makam aracı olarak kullanılan bu tür lüks sedanlarda, aracın sahibi olan ya da araç kendisinin kullanımına verilmiş olan kişinin genelde arka koltukta oturduğu bir gerçek. Ama otomobili kullandıktan sonra; gerek kokpitteki ergonomi, gerek sürüş dinamizmi, gerekse teknolojik yenilikler nedeniyle arkada

ÖNDEN GÖRÜNÜMDE, GENİŞLEYEN BMW BÖBREĞİ VE ARTAN GENİŞLİK SAYESİNDE DAHA DOLGUN VE SPORTİF BİR GÖRÜNÜM ELDE EDİLMİŞ.



oturan kişinin çok şey kaybedeceğini düşünüyorum. Öte yandan bu kişi, sürücünün faydalandığı birçok lüksten de habersiz kalacak. Örneğin arka koltukta (en azından bizim test aracımızda) herhangi bir ayar mekanizması bulunmuyor. Ama sürücü, elektrikli kumandaları bel ve sırt desteği sayesinde neredeyse bir masaj koltuğunu andıran koltukta; ileri-geri, yükseklik, beşik hareketi, sırtlık ayarı, kafalık ayarı, yan destekler, bel desteği, baldır desteği ve daha birçok ayarı zahmetsizce yapabiliyor. Sürücüyü şımartan bu ayarları kaydedip, bir daha bindiğinizde bir tuşla hazır hale getirebiliyorsunuz. Onca para verdiğim araçta, şoförümün benden daha fazla lükse sahip olması beni üzerdi açıkçası. Ancak yolcunun konforu da düşünülmemiş değil elbette: İsteğe bağlı olarak satın alınabilen multimedia donanımı sayesinde, LCD ekranlardan ve iDrive butonundan oluşan görsel ve işitsel bir konfor sunuluyor. Öte yandan elektrikli kumandaya sahip yan cam ve arka cam perdeleri, hem dışarıdan görülmemek hem de güneşten rahatsız olmamak için iyi düşünülmüş birer ayrıntı. Otomobilin kokpitine gelecek olursak; alışlagelmiş sade ve az butonlu BMW kokpitinde, yüksek malzeme ve işçilik kalitesi övgüyü hak ediyor. Çakmak ve küllük hari-

OTOMOBİLİN İÇ MEKANI, YÜKSEK KALİTEDE MALZEME VE KUSURSUZ İŞÇİLİKLE GÖZ KAMAŞTIRIYOR. ÇAKMAK HARİCİNDE ERGONOMİK OLMAYAN BİR BİRİM YOK.



cinde her birim ergonomik tasarlanmış ve yerleştirilmiş. İyi ki sigara içmiyorum, eğer aracın çakmağını kullanacak bir kişi olsaydım, pozisyonu nedeniyle kullanılması imkansız olan çakmaktan ötürü büyük sıkıntı çekerdim. Elektrikli olarak ayarlanan direksiyon simidi şık olduğu kadar sportif de. Joystick biçimli vites kolu, zevkli bir kullanım sunmasının yanı sıra modern tasarımıyla da puan topluyor. Orta konsolun üst kısmındaki ekrandan; araç dururken televizyon seyredebilir (bu da sürücünün bir avantajı), geri vites taktığınızda arkada olup bitenleri izleyebilir ya da bir kavşağa girerken, tamponun sağ ve sol köşelerine yerleştirilmiş kameralar sayesinde gelen giden olup olmadığını görebilirsiniz. Önceki jenerasyonları biz de dahil olmak üzere birçok kişiden şikayet alan iDrive merkezi kumanda sistemi, bu otomobille birlikte yeni bir yüze ve çok pratik bir kullanıma kavuşmuş. Artık bir radyo kanalı bulmak için dakikalarca uğraşmanız, aracın ayarlarını yapmak için karışık mönülerde dolaşmanıza gerek kalmamış durumda. İki büyük, iki de küçük





ELEKTRONİK EL FRENİ BÖLGESİNDEKİ KAMERA BUTONUyla AKTİF EDİLEN YA N KAMERALAR, SAĞ VE SOL TARAFI GÖSTEREREK KAVŞAKLARDA BÜYÜK KOLAYLIK SAĞLIYOR.

birimden oluşan gösterge tablosunun alt kısmına bir satır olarak yerleştirilen dijital bilgiler, hem şık görünüyor hem de gerekli tüm bilgi akışını sağlaması bakımından yararlı. Elektronik el freni bölgesinde yer alan süspansiyon sistemi kumandasından, “comfort”, “normal”, “sport” ve “sport+” süspansiyon ayarlarından birini seçip, yol durumu ve sürüş tarzınıza göre bir ayar yapabiliyorsunuz.

730d: 7 Serisi'nin giriş seviyesi

Otomobilin 3.0 litrelik turbodizel motoru, serinin baz versiyonunu oluşturuyor. 245 HP güç üreten motorun maksimum torku 1750 d/d'de 540 Nm. 730d'yi 7.4 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıran motor, otomobile 245 km/s'lik maksimu-

mum hız sağlıyor. Bu yüksek performans karşın, 730d'nin yakıt tüketimi 100 km'de ortalama 7.2 litrede kalıyor ki, bu değer yaklaşık olarak kompakt sınıf bir aracınki kadar. Buradan da tek sonuç çıkıyor: Lüks makam aracı olup da düşük yakıt tüketmek artık mümkün. Hem de performanstan ödün vermeden.

Sürüş zevki üst seviyede

Bu araçta arkada oturanın çok şey kaybedeceğini daha önceki paragraflarda da söylemiştik. Bunun en önemli nedeniyse, 730d'deki kullanım konforu ve sürüş keyfi. Boyu 5 metreyi aşan bir otomobil kullanırken, sanki kompakt bir araçmış gibi viraj almak, köşe dönmek, şerit değiştirmek mükemmel bir duygu. Elektronik sürüş destek sistemleri, her

hareketinizi takip ederek, gerekli noktalarda kritik müdahalelerde bulunmak için zaman kolluyor. Süspansiyon sertliğini ayarlayabilmeniz, direkt direksiyon ve motorla uyumlu çalışan şanzıman, sürüş zevkini katlayan unsurlar. En konforlu süspansiyon ayarında bile sportif sürüşü destekleyen, bu nedenle sert çukur ya da tümseklerde darbeyi iç mekana yansıtan 730d, gerek 0-100 km/s hızlanmada, gerek ara hızlanmalarda, gerekse frenlemede üzerine düşen tüm görevleri fazlasıyla yerine getiriyor. Dört yol ağızında sağdan-soldan gelenleri görmeni-

ze yarayan ve övgüyü hak eden kamera sistemi, bazı üreticilere “Neden benim aklıma gelmedi” cümlesini kurdurtacaktır. Hıza bağlı olarak ön tekerleklerle aynı ya da ters yöne dönebilme kabiliyetine sahip arka lastikler, daha keskin manevra yapma ve özellikle de şehir içinde daha kolay bir kullanım sunması açısından önemli. Geri görüş kamerası, park manevralarında yüksek arka camın getirdiği dezavantajı sıfırlaması bakımından iyi iş çıkarıyor. Joystick tasarımlı vites kolu, ele iyi oturmasının yanı sıra zevkli kullanımı ve manuel vites değişimine olanak



ÖNDE VE ARKADA EN YENİ XENON VE LED TEKNOLOJİLERİ KULLANILIYOR. FARLAR DA, STOPLAR DA ÇOK ŞIK.

sağlaması bakımından yararlı. Tepkileri başarılı olan üç kollu direksiyon simidi, kısa turu sayesinde dönüşleri kolaylaştırıyor. Büyük dış dikiz aynaları, ölü nokta yaratmadan maksimum hizmet veriyor. Bilmem neden sürücü koltuğunda oturmanız gerektiğini anlatabildik mi?

Tek sorun yüksek fiyat

730d'nin Türkiye'deki baz fiyatı yaklaşık 147.000 Euro. Test aracımızın fiyatı ise 163.627 Euro. Yani bir nevi, ev fiyatına otomobil almak bu! Tüm detayları yukarıda okudunuz. Bu otomobil bu parayı hak etmiyor mu? Ülkemizdeki ağır vergi koşulları gözönüne alınınca ediyor. Ama insanın aklına "Bu kadar parayı gözden çıkarınca başka hangi otomobilleri alabilirim?" ya da "Biraz daha para koysam ne alabilirim?" gibi sorular da gelmiyor

değil. Karar vermeden önce; Range Rover 3.6 TDV8 HSE (145.244 Euro), Maserati Quattroporte Duo Select (209.000 Euro), Mercedes-Benz S 320 CDI 4Matic L (164.920 Euro) ve Audi A8 3.0 TDI quattro tiptronic (133.470 Euro) de değerlendirilebilir.



LÜKS VE KONFORDAN KÜÇÜK BİR DETAY... BAGAJI AÇARKEN DE KAPATIRKEN DE ELLERİNİZ KIRLENMİYOR VE GÜÇ HARCAMIYORSUNUZ.



BMW 730d

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, 6 silindirli, 24V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	540 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	245 km/s
0-100 km/s:	7.4 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	5072 / 1902 / 1479 mm
Bagaj hacmi:	500 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	9.5 / 5.9 / 7.2 lt/100 km
730d baz fiyatı	146.805 Euro
Test aracının fiyatı:	163.627 Euro

- + Prestij, malzeme ve işçilik kalitesi, tüketim, teknoloji
- Çakmak,, bozuk yolda süspansiyon konforu, fiyat

YOLLARIN YENİ İLGİ ODAĞI



Yenilenerek 9'uncu jenerasyonuna kavuşan Mercedes-Benz E Sınıfı, dikkat çekici yeni tasarımı, teknolojik özellikleri, konforu ve performansıyla övgüyü hak ederken, eski E Sınıfı'ndan daha geride olan malzeme ve işçilik kalitesiyle düşündürüyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Mercedes-Benz'i üst orta sınıfta temsil eden E Sınıfı, dokuzuncu jenerasyonuyla yollarımızda. Ailenin e-otodergi sayfalarına konuk olan modeli E 250 CDI BlueEfficiency Avantgarde Prime adını taşıyor. E 250 CDI'nin fiyatı 78.548 Euro'dan başlıyor. Bu sayfalarda gördüğünüz; Prime donanımlı, obsidiyan siyahı gövde rengi ve alpaka grisi döşeme rengine sahip, Biarritz kumaş döşeme ve Artico deri döşeme kombinasyonlu test aracının fiyatı ise 79.608 Euro.

Dış tasarımda sportiflik ön planda

Otomobilin tasarım detaylarını anlatmaya geçmeden önce söylenecek bir cümle var: Yolda herkes otomobile bakıyor. Tabii bunda aracın yeni olmasının ve henüz yollarda çok az görülmesinin de etkisi var ama tasarımın çok çarpıcı olduğu kesin. Mercedes-Benz, dokuzuncu jenerasyonda da çift ön far tasarımından vazgeçmemiş ama yuvarlak biçimden köşeli tasarıma geçiş yapmış. Öte yandan ikili far grubunda, dışta kalan far ile içte kalan farın tasarımı da birbirinden farklı. Hatırlanacak olursa eski E Sınıfı'nın ön farlarında sadece boyutlar farklıydı, tasarım aynıydı. Geniş ön

ızgara, otomobilin önden görünümünde sportif bir etki yaratırken, yana yatmış "L" biçimli gündüz farları bu özelliği pekiştiriyor. Otomobile yandan bakıldığında, sanki fren yapılmış da otomobil öne yığılmış izleniminin alınmasının nedeni, yan kısımda boydan boya yer verilen ve otomobilin ön tarafına gidildikçe aşağıya doğru yönelen çita ve bu çitaya paralel çizilmiş olan, arka taraftan başlayıp kapı kollarından geçerek ön tarafa giden çizgi. Yine bu açıdan bakıldığında fark edilen, arka tekerleklerin üst kısmında yer alan ve stop lambalarına kadar devam eden belirgin omuz çizgisi, eski nesil



AĞIRBAŞLI BİR TASARIMA SAHİP OLAN İÇ MEKANDA, MALZEME KALİTESİ ESKİ E SINIFI'NI ARTIYOR. İÇ MEKANDA BAZI İŞÇİLİK HATALARI DA VAR.

Mercedes'leri andıran hoş bir ayrıntı. 4868 mm uzunluğa, 1854 mm genişliğe ve 1470 mm yüksekliğe sahip olan otomobilin bagaj hacmi 540 litre. Arkadan bakıldığında, büyük boyutlarıyla ve otomobilin yan tarafına da taşmasıyla dikkat çeken stop lambaları LED teknolojisine sahip. Yeni E Sınıfı, genel anlamda değerlendirildiğinde son derece sportif, bunun yanı sıra ağırbaşlı bir tasarıma sahip.

İç mekana ağırbaşlı bir tasarım hakim

Mercedes-Benz Hadımköy tesislerinde otomobile bindiğimde ilk dikkatimi çeken, kilometre göstergesi oldu: 21 km'yi gösteriyordu. Şu ana kadar test için aldığım en az kilometredeki araç değildi (Örneğin "Gezi" sayfalarımızdaki Dacia Sandero'yu 10 km'deyken teslim aldık) ama bir Mercedes-Benz test aracı için bir ilki yaşıyordum. Bu durum, bana otomobilin kokpitini daha iyi değerlendirmeye şansı da vermiş oldu. Çünkü araç bu kadar yeni olmasaydı, bazı olumsuzluklar "benden önce kullanan kişi yapmış olabilir" diyerek göz ardı edilebilirdi. Yeni E Sınıfı, malzeme kalitesi bakımından bir önceki nesil E Sınıfı'ndan daha başarısız. Bunu konsol kaplamasından,





*MOTORU GÜRÜLTÜLÜ
ÇALIŞAN E 250 CDI,
PERFORMANS VE YAKIT
TÜKETİMİ KONULARINDA
SORUNSUZ.*

Yüksek performans ve düşük tüketim birarada

İdeal sürüş pozisyonumu bulmak için önce direksiyon simidi ve ayna ayarlarımı yaptım, sonra elektrikli ayar mekanizmasına sahip koltuğumu ayarlamaya başladım. Sırtlık, yükseklik, minder eğimi derken sıra koltuğu ileri-geri kaydırmaya geldi. Maalesef o manuel olarak yapıyor. Yani test aracımızın koltuğu manuel-elektrik karışımı ayarlı bir koltuk. Vitesi D'ye alıp ayak frenini serbest bırakınca ise, koltuk ayarında yaşadığım sorunu unuttum. Süspansiyon sistemi sportiflik odaklı ayarlanmış olan test aracımızda, çeşitli bozuk zemin ve kasis deneyimleri yaşadık ve konfor konusunda da herhangi bir sorun olmadığını gördük. 0-100 km/s hızlanması kadar, ara hızlanmalarıyla da dikkat çeken E 250 CDI'nın fren performansı da sorunsuz. Görüş açıları net ve geniş olan otomobil, önde ve arkada yer alan sensörlerle sürücüyü uyararak küçük temasları engelliyor. 5 kademeli şanzıman günümüzde vites sayısı bakımından kağıt üstünde az

yer yer kullanılan sert plastikten ve bagaj içinde stepneye ulaşmak için kullanılan plastik tutamaktan anlıyoruz. Tüm üreticilerin birinci önceliği halini alan üretimde maliyetleri azaltma hedefinin, Mercedes-Benz'de uygulandığını görüyoruz ve artık bu tür şeyleri normal karşıyoruz. Ama otomobil, havalandırma kanallarının iç kısmında açıkça görülen yapıştırıcı artıkları ve yine bu kanal çizgilerindeki yer yer soyulmuş izlenimi veren yapı dolayısıyla beni biraz şaşırttı. Açıkçası 80.000 Euro'ya yakın para verdiğim bir araç olsaydı bu haliyle teslim almazdım. Bu iki küçük olumsuzluğu unutup aracın iç mekanını incelemeye başladığımda, son derece konforlu ve geniş bir kokpitte olduğumu fark ettim.

Ergonomik açıdan herhangi bir sorunun bulunmadığı araçta, Mercedes-Benz'in diğer modellerinden de alışık olduğumuz beyaz renkli aydınlatma sayesinde tüm gösterge birimleri hem kolay okunuyor hem de gözü yormuyor. İç mekan tasarımında, dış tasarımdan farklı olarak sportif değil, sade ve klasik bir tarz tercih edilmiş. Gösterge panelinde, devir saatiyle aynı büyüklükteki analog saat, insanı geçmişe götüren hoş bir ayrıntı. Kapı içindeki cepler biraz dar olsa da, torpido gözü, kol dayamanının içi ve yine bu bölgedeki bardaklık sayesinde telefon, cüzdan vb. küçük eşyanız elinizde kalmıyor. El freni kolu yerine, ayak freni kullanılmış olması, bu bölgede ekstra alan sağlıyor.

2.2 lt'lik motor 204 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor

2143 cc'lik, 4 silindirli turbodizel motor, 204 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. 5 kademeli otomatik şanzımana sahip olan ve 239 km/s gibi üst düzey bir maksimum hız verisi bulunan otomobil, 0'dan 100 km/s hıza 7.4 saniyede ulaşıyor. Bu yüksek performans verilerine karşın, E 250 CDI BlueEfficiency'nin 100 km'de ortalama yakıt tüketimi sadece 6.0 litre. Bunun nedeni de, Mercedes-Benz'in BlueEfficiency olarak adlandırdığı teknolojiye saklı. Bu teknoloji sayesinde, yakıt tüketiminde yüzde 23 oranında azalma sağlandığı belirtiliyor. Çevreci motorun bir diğer önemli özelliği de 139 g/km'lik karbondioksit salınımı.

gibi görünse de, şanzıman ile motorun uyumu kusursuz. Direksiyon tepkilerinin başarılı olduğu test aracımız, karma kullanımda tükettiği 7.4 lt/100 km yakıtla, sunduğu performansa göre yakıt tüketiminde son derece cimri olduğunu kanıtladı. Bu bilgilerin hepsi, sürüş sırasında bizim yaşadıklarımız. Bir de bizim sürüşümüz sırasında yolda ve kaldırımda olanlardan bahsedelim. Şu çok net: Herkes size bakıyor. Kaldırımda yürüyen üniversiteli çocuk da, yan şeridinizde S Sınıfı'nın içinde gazetesini okuyan işadamı da. Çünkü bu yepyeni bir Mercedes-Benz ve üstelik tasarımı da çok çarpıcı.

Söz sırası müşteride

Üst orta sınıfın en yeni modeli olan yeni Mercedes-Benz E Sınıfı hakkında söylenecekleri sıraladık. Şimdi sıra müşteride. Elbette, kararı verecek kişiler onlar. Ama Mercedes-Benz'in önemli bir şanssızlığı, bu kadar önemli bir modelin yeni jenerasyonunun global ekonomik krize denk gelmiş olması. Belki de bu otomobili almak isteyen birçok potansiyel müşteri, şu sıralar şirketlerinin geleceğini kurtarmak üzerine toplantı üzerine toplantı yapıp, önlem üzerine önlem almakla meşguller.

YENİ E SINIFI, AERODİNAMİK TASARIMI VE LED TEKNOLOJİLİ STOPLARIYLA SPORTİF BİR GÖRÜNÜM SUNUYOR.

Mercedes-Benz E 250 CDI BlueEfficiency Avantgarde Prime

Fabrika verileri

Motor: 2143 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 5 kademeli otomatik
 Maksimum güç: 204 HP @ 4200 d/d
 Maksimum tork: 500 Nm @ 1600-1800 d/d
 Maksimum hız: 239 km/s
 0-100 km/s: 7.4 sn
 Boyutlar (uz / gen / yük): 4868 / 1854 / 1470 mm
 Bagaj hacmi: 540 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.1 / 4.7 / 6.0 lt/100 km
 Test aracının fiyatı: 79.608 Euro
 E 250 CDI'nın baz fiyatı: 78.548 Euro

- + Tasarım, performans, tüketim, konfor, prestij
- İşçilik, eski E Sınıfı'na göre düşen malzeme kalitesi



NİHAYET GERÇEK BİR COUPE



Son dönemde bir Coupe furyasıdır gidiyor: Nerdeyse her marka, 5 kapılı SUV'una, 4 kapılı sedan modeline "coupe" der oldu. Neyse ki imdada Laguna Coupe yetişti. İşte karşınızda gerçek bir coupe!

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kısaca “iki kapılı spor otomobil” olarak açıklanan “coupe” terimi, günümüzde birçok otomobil üreticisi tarafından saptırılarak 4 ve 5 kapılı modellerde dahi kullanılıyor.

Öyle ki Mercedes-Benz CLS, BMW X6, Volkswagen Passat CC gibi modellerin ürün tanıtımlarında, bu araçların coupe olduklarından bahsediliyor. Bir de tanıtımlarda “coupe tarzı” teriminden yararlananlar var. Onlar arasında da Honda CR-V, Opel Insignia ve Chevrolet Cruze’u sayabiliriz. Ama elbette bir tane gerçek var, o da bu saydığımız modellerin hiçbirinin coupe olmadığı. Gözünüzün önüne BMW M3’ü, Mercedes-Benz CLK’yı, Peugeot 407 Coupe’yi, Audi TT Coupe’yi, Volvo C70 Coupe’yi getirin. İşte o zaman farkı anlayacaksınız. Bu ayki sürüş izlenimi sayfalarımızın değerli konuklarından biri de Renault’nun en yeni coupe’si olan Laguna Coupe. 2 kapısıyla, sportif tasarımıyla, performansı ile, son dönemde nihayet gerçek bir coupe kullandık.

Yolda ve kaldırımda ona bakmayan yok

Bu yılın Eylül ayında yerini Laurens Van Den Acker’e bırakacak olan Renault Grubu Endüstriyel Tasarım Direktörü Patrick Le Quément’in çok iyi bir işe imza attığı kesin. Öyle ki Renault Laguna Coupe, ister yolda seyir halindeyken, ister park edilmişken olsun, kendisine hayranlıkla baktıran bir otomobil. Bunu aracı kullanırken çok net anlıyorsunuz. Yanından geçtiğiniz her kaldırımda tüm gözler size çevriliyor, otoyolda ise araçların içinden meraklı bakışlara hedef oluyorsunuz. Park ettiğiniz yerden almaya gittiğinizde ise, mutlaka aracın başında birkaç kişi ona bakmakta oluyor. Laguna Coupe’nin tasarımında belki de tek negatif unsur, henüz bir Renault’ymuş gibi algılanmaması. Birkaç meraklı kişinin, logoya rağmen otomobilin markasını sorması bunu doğruluyor.

ÖN TASARIMDA KARDEŞİYLE ÇOK DA ÖNEMLİ BİR FARKI BULUNMAYAN LAGUNA COUPE, SON DÖNEMİN ENDER GERÇEK COUPE’LERİNDEN.



Önden Renault, arkadan Aston Martin

Otomobile önden bakıldığında, sedan karoserli Laguna'yla neredeyse aynı yapıya sahip olduğu görülüyor. Elbette Laguna Coupe, sedan versiyondan daha alçak tasarlanmış. Yan kısım, tam bir coupe çizgisine sahip. Tavanın, arka tarafa doğru iyice alçalan formu, otomobili boydan boya kat eden omuz çizgisiyle birleşiyor. Arka tasarım, ben de dahil olmak üzere birçok kişiye göre adeta bir Aston Martin. LED teknolojlili stoplar, özellikle gece kullanımında arkadan takip eden sürücülere bir görsel şölen sunuyor. Çift egzoz çıkışı, Laguna Coupe'nin performansı hakkında ipuçları veriyor. 4643 mm uzunluğa, 1812 mm genişliğe ve 1398 mm yüksekliğe sahip otomobilin bagaj hacmi 423 litre.

Kokpit kardeşinden alınmış

Ön tasarımın ardından, Laguna Coupe'nin Laguna Sedan'la ortak olan ikinci noktası kokpit. Otomobilin iç mekanı, hem tasarım hem de malzeme kalitesi bakımından sedan karoserli Laguna'yla neredeyse aynı. Bu da beraberinde bol övgü getiriyor. Çünkü hatırlarsanız, e-otodergi'nin Nisan 2009 sayısında, Laguna Sedan için kaleme aldığımız sürüş izlenimi yazısında, işçilik ve malzeme kalitesinin üst düzeyde, kokpitin ergonomik, gösterge birimlerinin sade ve

okunaklı, iç mekanın fonksiyonel olduğundan bahsetmiştik. Bu yorumların hepsi Laguna Coupe için de geçerli. Sedan karosere göre iki kapısı eksik olan test aracımızda, arkada iki kişilik yer ve emniyet kemeri bulunuyor. Arka koltuğa geçişin kolay olduğu otomobilde, bu bölgedeki alçak tavan nedeniyle baş mesafesi sıkıntılı. Öte yandan başın üst kısmının cama denk gelmesi nedeniyle, arkada oturan kişi, derin bir çukura girildiğinde kafasını arka cama vurabilir. Öte yandan, ön koltuğun arka zemin kısmında fazla yer olmadığı için, arka koltukta oturan kişinin ayağını koyabileceği yer de biraz dar. Bu olumsuzluklar, 2+2 yetişkin kullanımı için geçerli, aksi halde, yani coupe'lerin çoğunlukla kullanıldığı gibi, sadece iki yetişkin ya da iki yetişkinin beraberinde çocukla yaptığı seyahatlerde hiçbir sorun yaşanmayacaktır. Otomobilin 423 litrelik bagajı ise, sedan otomobillerle yarışır düzeyde büyük ve yüksek yükleme eşiğine rağmen kullanışlı.

2.0 litrelik turbo motor 170 HP güç üretiyor

Renault Laguna Coupe, ülkemizde iki farklı 2.0 litrelik motorla satışa sunuluyor. Bunlardan biri turbo benzinli, diğeri turbodizel. Test aracımızda bulunan benzinli turbo motor 1998 cc silindir hacmine, 4 silindire ve 16 supapa sahip. 6



kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 5000 d/d'de 170 HP güç ve 3250 d/d'de 270 Nm tork üretiyor. 170 HP gücün günümüzde 1.4 litrelik turbo motorlar tarafından üretilebildiği gözönüne alınırsa Laguna Coupe'nin bu konuda boşu boşuna vergi dezavantajına sahip olduğu görülüyor. Otomobile maksimum 220 km/s'lik hız sağlayan ünite, sürücüye 9.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sunuyor. Renault Laguna Coupe'nin şehir içi kullanımda elde

*OTOMOBİLİN İÇ MEKANI,
MALZEME VE İŞÇİLİK
KONUSUNDA RENAULT'YU
BİR ÜST SEVİYEYE TAŞIR
NİTELİKTE. KOKPİT
ERGONOMİK AÇIDAN DA
BAŞARILI.*



*LAGUNA COUPE'NİN TASARIMI,
HELE FOTOĞRAFINI ÇEKTİĞİMİZ
BU AÇIDAN, TEK KELİMEYLE
MÜKEMMEL.*

ettiği 13.0 lt/100 km'lik tüketim hayli fazla. Ortalama tüketim olarak 8.8 lt/100 km veriliyor.

“Active Drive”: Başarılı yol tutuş ve kolay park manevrası

2007 yılının Eylül ayında Frankfurt Otomobil Fuarı'nda konsept olarak tanıtılan ve 2008 yılında seri üretim versiyonuna kavuşan Laguna Coupe, performanslı kullanımda sürücüye yardımcı olan çok önemli bir teknolojiyle donatılmış. “Active Drive” olarak adlandırılan ve Laguna Coupe'den önce ilk kez Laguna GT'de kullanılan bu sistemde, sürücünün direksiyon simidi aracılığıyla verdiği emir, sadece ön tekerleklerle değil, dört tekerleğe birden aktarılıyor. Bir başka deyişle, siz direksiyonu çevirdiğinizde, arka tekerlekler de manevra yaparak maksimum yol tutuş sağlıyor. Arka tekerlekler, 60 km/s hızın üzerinde, ön tekerleklerle aynı yöne dönüyor; 60 km/s'ye kadar olan hızlardaysa ön tekerleklerin aksi istikametine dönecek şekilde ayarlanmış. Bu sistem, yol tutuşu iyileştirmesinin yanı sıra, park manevralarını da kolaylaştırıyor. Laguna Coupe'de arka görüş haric kısıtlı bir alan bulunmuyor. Bu konuda da park sensörü sürücüye yardım ediyor. Dış dikiz aynaları yeterli büyüklükte. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor. Ancak çabuk hızlanmak istediğinizde vitesi manuel kullanmanız yararınıza



olacaktır. Süspansiyon sistemi tatlı sert ayarlanmış. Yeterli konforu da sunmayı biliyor. Direksiyon tepkileri başarılı. Fren performansı sorunsuz. Müzik sistemi ise övgüyü hak ediyor.

Gerçek coupe isteyenlere

Karoserinden gelen eksiler ve artılarla Laguna Coupe, adı üstünde bir coupe. Kendisine hayran bıraktıran tasarımı, başarılı yol tutuşu ve iç mekanındaki yüksek kalitesiyle dikkat çeken otomobil, ülkemizde 38.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla Mayıs ayında satışa sunuluyor. 170 HP gücündeki 2.0 litrelik turbo benzinli motoruyla performans konusunda da eksiği olmayan otomobil, neredeyse her yeni modelin “coupe” diye lanse edildiği günümüzde “gerçek coupe” isteyenler için mantıklı bir seçim olabilir.



OTOMOBİLE İLK KEZ ARKADAN YAKLAŞANLAR, RENAULT MU, ASTON MARTIN MI ANLAMİYOR.

Renault Laguna Coupe 2.0

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 3250 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	9.2 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	4643 / 1812 / 1398 mm
Bagaj hacmi:	423 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	13.0 / 6.5 / 8.8 lt/100 km
2.0 turbo benzinli için baz fiyat:	38.000 Euro

- + Gerçek bir coupe olması, tasarım, kalite, yol tutuş
- Yakıt tüketimi, arka koltukta baş mesafesi



SANDERO'YLA ASSOS KEYFİ



BEHRAMKALE
(ASSOS)



Dacia modellerini kullanarak Türkiye'nin turizm cennetlerine gerçekleştireceğimiz yolculukların ilkinde, Sandero 1.5 dCi Lauréate ile Assos'a seyahat ettik. Sandero, modern tasarımıyla bölge halkından ilgi görürken, düşük yakıt tüketimli turbodizel motoru ve sağlam karakteriyle beğenimizi kazandı.



Çanakkale'nin Ayvacık ilçesine bağlı bir yerleşim birimi olan Assos, diğer adıyla Behramkale, tarihi M.Ö. 2000 yıllarına kadar dayanan antik bir kent. Eşsiz bir doğası bulunan, birçok ünlü filozofa ev sahipliği yapmış olan, şimdilerde ise özellikle haftasonu tatilleri için tercih edilen Assos; taş evleri ve dar sokaklarıyla ünlü Behramkale Köyü, Antik Liman, Behramkale Köprüsü, Amfitiyatro, Athena Tapınağı, Hüdavendigar Camii ve eşsiz plajlara sahip Kadirga Sahili'yle insanı adeta büyüleyen bir cennet.

Çevreci Sandero, yeşillikler içinden süzülüp Assos'a varıyor

Renault Grubu bünyesinde faaliyet gösteren Dacia'nın şık ve sportif tasarımlı hatchback modeli Sandero, geniş iç mekanında çekim ekibimize maksimum konfor yaşatarak Assos'a doğru ilerliyor. Lauréate versiyonunun sunduğu zengin konfor ve güvenlik donanımı, yolculuğu daha da keyifli hale getiriyor. Assos'a yaklaşırken, ateş kırmızısı Sandero'muzun, düşük yakıt tüketimi ve



120 g/km'lik düşük karbondioksit salınımı sayesinde bu eşsiz doğaya zarar vermeden ilerlediğini bilmek güzel bir duygu. Assos girişinde, bizi burada dünyanın ilk felsefe okulunu açan Aristo'nun heykeli karşılıyor.

Arnavut kaldırımını kaymak asfaltta çeviren süspansiyon

Assos'a girdikten sonra, Antik Liman'a doğru ilerliyoruz. Karşı kıyadaki Midilli Adası, Assos'un yemyeşil doğası ve masmavi deniz muhteşem bir manzara oluşturuyor. Yol bir anda asfalttan Ar-

navut kaldırımına dönüşüyor. Ama biz bunu sadece görsel olarak hissediyoruz, çünkü Dacia Sandero'nun konforlu süspansiyon sistemi, yol tutuştan ödün vermeden, iç mekana hiçbir rahatsız edici sarsıntı yansıtmıyor. Otomobilin tek parça tasarlanmış konsolu sayesinde, bozuk yolda bu bölgeden de en ufak bir ses gelmiyor. Antik Liman'a vardığımızda kendimizi huzur veren bir sessizlik, dalgakıran içine demir atmış balıkçı tekneleri, oteller ve balık restoranlarından oluşan nezih bir ortamda buluyoruz. Sessiz çalışan turbodizel motoruyla



dikkat çeken Sandero'ya, az sayıda otomobilin girebildiği bu küçük limanda, kompakt boyutları sayesinde kolayca park yeri buluyoruz. Limanda şehirden kaçmış birçok insan, aileleriyle yürüyüş yapıyor, dinleniyor, kitap okuyor, yemek yiyor.

Sonraki duraklarımız tiyatro ve tapınak

Antik Liman'dan ayrılıp biraz yukarılara tırmanıyoruz. Dacia Sandero, 85 HP güç ve 200 Nm tork üreten performanslı motoru sayesinde dik yokuşları zorlanmadan geride bırakıyor ve bizi 2500 kişilik amfitiyatroya ulaştırıyor. Daha sonra Behramkale Köyü'nün içinden geçerek Athena Tapınağı'na çıkıyoruz. Otomobiller tapınağa kadar çıkartılmıyor, bu



*ANTİK KENT ASSOS,
TARİHİ VE DOĞAL
GÜZELLİKLERİYLE
İNSANI BÜYÜLÜYOR.
KADIRGA SAHİLİ
TATİLCİLERİ
BEKLİYOR*



nedenle Sandero'yu köy içine park edip en tepe noktaya yaya olarak ulaşıyoruz. Sandero'nun yanına indiğimizde ise, yöre halkının otomobilimizi incelemekte olduğunu görüyoruz. Konuştuğumuz köylüler, Sandero'nun tasarımını çok beğendiklerini söylüyorlar. Sandero'ya binmeden önce bir mola verip lezzetli gözlemelerin tadına bakıyoruz. Bu mola, köy meydanında duran Sandero'ya gösterilen ilgiyi daha yakından görmemizi sağlıyor. Hüdavendigâr Camii, fonda Sandero'ya eşlik ediyor.

Kadırga Sahili'nde sezon açılıyor

Özellikle İstanbulluların hafta sonu tatillerinde tercih ettikleri Assos'ta sezon Mayıs ayında açılıyor. Havanın ısınmasıyla birlikte Kadırga Sahili, uzun ve temiz plajlarıyla tatilcileri beklemeye başlamış bile. Konaklama tesislerinde son hazırlıklar tamamlanıyor. Tertemiz deniz, hasır

şemsiyelerin altına serilmiş şezlonglar ve parlayan güneş, kışın yorgunluğunu çıkarmak için biçilmiş kaftan. Yapmanız gereken tek şey, Sandero'nuza binip onu bu güzelliğe doğru sürmek. Otomobilin 1200 litreye kadar çıkabilen 320 litrelik bagajı, beş kişinin tüm eşyasına yetecek kapasiteye sahip.

Behramkale Köprüsü'nden geçerek Assos'a veda ediyoruz

Ayrılık vakti geliyor. Assos'tan çıkarken, modern asfalt köprüyü değil, Osmanlı İmparatorluğu döneminde 14'üncü yüzyılda inşa edilmiş olan Behramkale Köprüsü'nü kullanıyoruz. Tuzla Çayı'nın üstüne kurulmuş olan ve asimetrik kemerleriyle dikkat çeken bu tarihi köprü, Sandero'yla birlikte eşsiz bir görüntü oluşturuyor. Behramkale Köyü, tepenin üstünden bize ve Dacia Sandero'ya selam veriyor.





ANTİK LİMAN'DA BİRÇOK BALIK LOKANTASI BULUNUYOR. AYRICA YÖRENİN ZEYTİN, ZEYTİNYAĞI, DOĞAL SABUN, MIKNATISLI BUZDOLABI SÜSÜ GİBİ ÖZEL ÜRÜNLERİNİ SATIN ALABİLECEĞİNİZ DÜKKANLAR DA VAR.



Nasıl gidilir?

Assos İstanbul'a 400 km, Ankara'ya 735 km, İzmir'e 240 km uzaklıkta. İstanbul'dan giderken otoyoldan Gelibolu'ya varıp Lapseki feribotuna biniliyor. Feribot çıkışında önce Çanakkale, sonra da İzmir tabelaları takip edilmeli. 385'inci kilometrede Ayvacık'a sağa sapılıyor. 19 kilometre sonra Assos'tasınız.

Ne yenir?

Antik Liman'da birçok balık restoranı var ama fiyatlar fahiş. Bir adet deniz çipurası için 50 TL istiyorlar. Behramkale Köyü'nde ise gözleme, ayvalık tost, ev yemekleri, mantı, börek, zeytinyağlı mezel gibi birçok seçenek var.

Nerede kalınır?

Antik Liman'daki oteller konforlu ve eşsiz bir manzaraya sahip. Bu nedenle de pahalılar. Daha uygun fiyatlı alternatifler ise Behramkale Köyü ve Kadirga Sahili'ndeki pansiyonlar. Öte yandan, sezonluk taş ev kiralamak da mümkün.

Ne alınır?

Assos'tan, ciğerlerinize çektiğiniz bol oksijenin yanı sıra şarap, zeytinyağı, zeytin, kekik, el işi çantalar, mıknatıslı buzdolabı süsleri ve doğal sabun satın alabilirsiniz. Gidiş-geliş güzergahında ise Ezine'nin peyniri, Tekirdağ'ın rakısı ve köftesi, Gelibolu'nun konserve balık çeşitleri meşhur.

“İ” ÖNEKİNE KAVUŞANA KADAR İDDİASINI KORUYACAK

Hyundai'yi kompakt SUV segmentinde başarıyla temsil eden Tucson, Eylül 2008'de kavuştuğu daha güçlü motor ve yeni 6 ileri manuel şanzıman sayesinde, yerini bırakacağı “İ” öneklili yeni jenerasyonunu beklerken dahi sınıfındaki iddiasını koruyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar -
Video kayıt ve montaj: Emre Anamur





Geride bıraktığımız Nisan ayında Türkiye'deki tesislerinde 500 bininci aracını üretme gururuna kavuşan Güney Koreli Hyundai, tüm ürün gamını, Avrupalı tüketicilerin beğeni ve ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilen ve adları "i" harfiyle başlayan modellerle yeniliyor. İlk önce i30 satışa sunuldu. Onu i10 izledi. Mayıs ayında da i20 yollara çıkacak. Elbette markayı kompakt SUV segmentinde temsil eden Tucson da yeni jenerasyona kavuştu-

ğunda "i" öneki bir adla anılacak. Ancak Tucson, o an gelene kadar; yürüyen aksam, motor ve şanzımanında yapılan değişikliklerle iddiasını koruyabilecek kapasitede bir araç.

2009 model yılına güçlenerek girdi

Bu sayıda sizlerle sürüş izlenimimizi paylaştığımız Hyundai Tucson, 2009 model yılının başlarında, Eylül 2008'de yeni özelliklere kavuştu. Dış ve iç tasarım anlamında önemli bir değişikliğin

gerçekleştirilmediği araçta; gücü 150 HP'ye ulaşan bir motora, 6 ileri manuel şanzımana ve H-Matic yarı otomatik şanzımanlı versiyonlarda 4x2, manuel şanzımanlı versiyonlarda ise 4x4 aktarma sistemine yer verilmeye başlandı.

İç mekan genelde sorunsuz

Otomobilin iç mekanı, genel anlamda değerlendirildiğinde, ergonomi, eşya gözü sayısı, tasarım ve işlevsellik konularında sorunsuz. Eleştirilebilecek nokta-

HYUNDAI TUCSON, BİRAZ ESKİMİŞ TASARIMINA RAĞMEN GEREK GÜÇLENEN MOTORU, GEREK FİYATI, GEREKSE UZUN GARANTİ SÜRESİYLE KOMPACT SUV REKABETİNDE HALA GÜÇLÜ BİR OYUNCU.



lar olarak, direksiyonun sol arka tarafına konumlandırılan kumanda birimlerinin kullanımının ergonomik olmaması ve direksiyon simidinin derinlik ayarından yoksun olması sayılabilir. "Select" ve "Style" adlı iki donanım seçeneğine sahip olan aracın donanımı baz versiyondan itibaren zengin. Kompakt boyutları sayesinde şehir içinde de pratiklik sağlayan Tucson, kullanıcıya 325 litrelik bagaj hacmi sunuyor. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 805 litreye kadar çıkıyor.

2.0 litrelik motor 150 HP güç üretiyor

Tucson'un 1991 cc hacimli common-rail dizel motorunun gücü, VGT (Değişken Geometrilili Turbo) sayesinde 150

HP'ye çıktı. 1800-2500 d/d arasında 304 Nm tork üreten araç, 0'dan 100 km/s'ye 13.8 saniyede çıkıyor. Tucson'un maksimum hızıysa 175 km/s. Tucson, güçlenen motoruyla, bir kompakt SUV'dan beklenen performansı sunuyor. Motoru düşük hızlarda gürültülü çalışan ama yakıt tüketimi konusunda kullanıcıyı üzmeyen araç, 6 ileri manuel şanzımanı sayesinde, özellikle yüksek hızlarda daha düşük motor sesi sayesinde konfor sağlıyor. Bu şanzıman, tüketime de olumlu yönde katkı sağlıyor. Aracın 100 km'de ortalama yakıt tüketimi 7.1 litre. Yaklaşma açısı 28.2, uzaklaşma açısı derece 31.9 olan Tucson'un yerden yüksekliği 195 mm. Bu veriler ışığında aracın, çok ağır olmayan arazi şartlarında da sorunsuz bir şekilde ilerlediğini söyleyebiliriz.

Eylül 2008'den daha ucuz

Özellikle 1.6 litre silindir hacminin altındakiler olmak üzere, tüm araçlar, 15 Mart-15 Haziran 2009 arasında indirilen ÖTV oranları ve markaların düzenledikleri kampanyalar sayesinde daha uygun fiyatlara kavuştu. Hyundai Tucson da bu avantajdan yararlandı. Öyle ki Tucson 2.0 CRDi VGT Style 4x4'ün Eylül 2008'deki lansman döneminde 65.500 YTL olan fiyatı şu an 61.800 TL. Hyundai'nin Türkiye genelinde sunduğu 5 yıl/100.000 km'lik mekanik garanti süresi de önemli bir avantaj. Kompakt SUV sahibi olmak isteyenler, bu alternatifi de düşünmeliler.

e-otodergi'den bir ilk daha!

Yayın hayatına Temmuz 2008'de

İÇ MEKANİ YETERLİ GENİŞLİK, KONFOR VE PRATİKLİĞİ SUNAN ARAÇTA DİREKSİYONUN SOL TARAFINDA "ESP KAPATMA" VE "4X4 KİLİTLEME" KUMANDALARI YER ALIYOR.



yayınlanan ilk sayısıyla başlayan Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi'nin editörleri olarak, dergicilikte yeni bir formata imza atmanın gururunu yaşıyoruz. Aşağıda Hyundai Tucson 2.0 CRDi VGT Style 4x4'ün sizin için çekilmiş video'sunu seyredebilirsiniz. Pdf formatında otomobil dergisi okurken, internet bağlantısına bile gerek olmadan video seyredebilmenin

hoşunuza gideceğini düşünüyoruz. Bu video'yu, "pdf dergi içine video" formatına giriş çalışması ve konunun Türkiye'deki ilk örneği olarak değerlendirmenizi isteriz. İleriki sayılarımızda daha profesyonel video'larla karşılaşacaksınız. İyi seyirler.



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



Hyundai Tucson 2.0 CRDi VGT Style 4x4

Fabrika verileri

Motor:	1991 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	150 HP @ 3800 d/d
Maksimum tork:	304 Nm @ 1800-2500 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	13.8 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	4325 / 1830 / 1730 mm
Bagaj hacmi:	325-805 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.9 / 6.2 / 7.1 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	61.800 TL
Baz fiyat (Select Otm. 4x2):	54.500 TL

- + Kullanışlılık, 6 ileri şanzıman, şanzıman, tüketim
- Tasarımı eskidi, direksiyonda derinlik ayarı yok

DÜNYAYI KURTARAN ADAM



Her otomobilin bir amacı vardır. MPV'ler aileleri taşıma, kombivanlar yük taşıma, spor otomobiller keyif verme görevini üstlenirler. Sayfalarımızda ikinci neslini gördüğümüz Prius ise (3. nesli yurtdışında satışta) kendisine görev olarak dünyayı kurtarmayı seçiyor.

Yazı: Tarık Akagün- Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Bir film adının bir otomobil sürüşüne başlık olmasının ne anlamı olabilir? “Dünyayı Kurtaran Adam” isimli efsane haline gelmiş fantastik filmi bilmeyen pek yoktur. Komedi filmi olarak çekilmemiş olmasına rağmen dünyanın en absürd filmlerinden olan “Dünyayı Kurtaran Adam”da filmin kahramanları dünyayı büyük bir tehlikeye karşı korumaya çalışırlar. Tıpkı Prius gibi. Çünkü dünyanın en çok satan hibrid otomobili olan Prius, dünyayı büyük bir tehlike olan egzoz emisyonlarından ve hava kirliliğinden korumayı amaçlıyor. Ve şimdiye kadar 1 milyon 200 bin adetten fazla satarak hibrid otomobillerin efsanesi olmuş durumda.

Prius şuan yurtdışında 3. nesliyle satılıyor olsa da, bu sayfalarda görülen araç ikinci nesil. Toyota tarafından Türkiye’ye 30 adet getirilerek kanaat önderleri, ünlü kişiler ve basın mensuplarına test sürüşü için tahsis edilen bu otomobiller sayesinde hibrid otomobiller için bir bilinirlik ve kamuoyu yaratılıyor. Bu şekilde yıl sonuna doğru satışa



PRIUS, YEŞİL ÇEVRE HEDEFLERİNE GELİŞTİRİLMİŞ BİR OTOMOBİL.

sunulması beklenen üçüncü nesil Prius için bir altyapı da hazırlanmış oluyor.

Bu noktada Toyotasa’ya sitem etmeden geçemeyeceğiz. Çünkü vergi indirim, maliyet-fiyat, parça stoku maliyetleri vs. nedenlerle, yıllardır Türk insanını dünyanın ilk seri üretim hibrid otomobili unvanına sahip Prius’dan mahrum bırakıyorlar. Honda ise yüksek satış fiyatı-düşük kar marjı vs. gibi nedenlere rağmen Civic Hybrid’i satarak, Türkiye’de ilk hibrid otomobil getiren firma olmanın haklı gururunu yaşıyor.

Aerodinamik tasarım

Üreticisi tarafından D segmenti bir otomobil olarak tanımlanan Prius’un tasarımı, alçalan tavan çizgisiyle göze hoş geliyor. 0.26 Cd gibi başarılı bir rüzgar direncine sahip otomobilin rüzgar direncini düşürmek için tavanın özel tasarımı kadar (önden bakıldığında V formu görülüyor) diğer noktalarda da çalışılmış. Bunun sonucunda taban düz tasarlanmış ve arka tampon kenarlarında spoiler kullanılmış.

Birçok kişi için alışılmadık dış tasarımı sahip Toyota Prius'un iç mekânıysa kesinlikle daha fazla sıra dışı. Prius'da alışıldık kumandalar yerine dokunmatik kumandalara yer verilmiş. Klima, müzik sistemi, yol bilgisayarı ile ilgili ayarlar konsolun orta yerindeki 7 inçlik dokunmatik ekrandan yapılıyor. Aracın hibrid kullanım özellikleriyle ilgili bilgileri de buradan görmek mümkün.

Prius'u kullanabilmek için kısa bir eğitim şart. Çünkü aksi takdirde otomobili yerinden bile oynatamayabilirsiniz. Bana otomobil ile ilgili gerekli açıklamalar yapılmış olmasına rağmen, ertesi

gün geleneksel otomobillerden kalan alışkanlıklarımın kurbanı oldum. Kartlı çalıştırma sistemine sahip otomobile bindiğimde yapmam gereken her şeyi yaptım. Yola çıkmak için start-stop düğmesine bastım, karanlık olan dijital ekran canlandı, ayakla kumanda edilen park frenini devre dışı bıraktım. Otomobilden en ufak bir çıkmayınca, aracın çalışmadığı fikrine kapılıp aracın start-stop düğmesine bastım ve bu sefer ekran karardı. Bu işi birkaç kez tekrarladım ve neredeyse Toyota yetkililerini arayıp araç çalışmıyor şeklinde yardım isteyecektim ki, bende jeton düştü. Prius'ta kontak düğmesine bastığınızda ilk olarak elek-





trik motoru çalışıyor. Fakat doğal olarak hiçbir ses çıkarmadığından çalışmadığı hissine kapılıyorsunuz.

İşte bu noktada Prius'taki Hybrid Synergy Drive sisteminin daha önce kullanmış olduğum Honda Civic Hybrid'den en büyük farkını görmüş oluyorum. Prius, seri olarak üretilen tüm hibrid otomobillerin aksine ilk hareketini elektrik motoruyla yapabiliyor ve 50 km/s'yi aşan hızlara kadar elektrikle, yani "sıfır emisyonla" yol alabiliyor. Yani yarım hibrid

olarak tanımlanabilecek diğer hibridlerde elektrik motoru benzinli motora destek vermek amacıyla devreye girerken, Prius'ta elektrik motorları aracı aracı kendi başlarına götürebiliyor.

Toyota Prius'ta diğer otomobillerden alışık olduğumuz Otto çevrimli içten yanmalı motor yerine, Atkinson çevrimli bir motor kullanılmış. 1.5 lt'lik bu motor 5500 d/d'de 77 HP güç ve 4000 d/d'de 115 Nm tork üretiyor. Elektrik motoruysa 1200-1520 d/d aralığında 50 Kw güç



PRIUS'UN CVT ŞANZIMANININ KOLU ÖN KONSOLDA YER ALIYOR.

ve 0-1200 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor. Her iki motorun çalışmasıyla elde edilen toplam güç 110 HP, torksa 478 Nm olarak açıklanıyor.

Sistem nasıl çalışıyor?

Şimdi gelelim sistemin nasıl işlediğine. Prius gerektiğinde sadece elektrikli olarak ilerleyebildiği gibi, sadece içten yanmalı motorla veya iki motor eş zamanlı çalışarak da yol alabiliyor. Otomobilin kontağını açtığınız zaman elektrik motoru devreye giriyor. Eğer gaza fazla



PRIUS'UN AKILLI PARK SİSTEMİ HEM DİKİNE, HEM PARALEL PARK EDEBİLİYOR. PARK YERİNİ EKRANDAN BELİRLEMEK MÜMKÜN.

DİKKAT YÜKSEK GERİLİM! PRIUS'UN HYBRID SYNERGY DRIVE SİSTEMİNDE 500V'LUK AKIM VAR.



basılmazsanız elektrikli olarak 50 km/s hızı geçebiliyor (eğim olmadığı takdirde gaza dikkatli basarak 80 km/s hıza kadar elektrik enerjisiyle ulaşabilmek mümkün). Tabi bu arada ivmelenmek için gaza basarsanız benzinli motor da devreye giriyor ve otomobili daha çabuk ivmelendirebiliyor. Otomobili elektrikli olarak kullanabilmek için bagajda bulunan nikel-metal hidrid bataryaların dolu olması gerekiyor. Bu bataryalar sanıldığı gibi şehir akımı ile şarj olmuyor. Panasonic tarafından geliştirilen ve toplam ağırlığı 39 kg olan batarya seti, benzinli motor çalışırken veya rejeneratif fren sistemi sayesinde şarj oluyor. Bataryaların yenileme maliyetini merak edenler için ABD'de işçilik hariç 2588 \$ bilgisini verebiliriz. Hibrid bileşenleri için 8 yıl/160.000 km garanti verilen Prius'un ABD'de 450.000 km'yi geçen ve sorunsuz hizmet veren örnekleri olduğu biliniyor.

Dizelleri kıskandıran tüketim

Tabi bunların gündelik yaşama etkisi nasıl? Bu sınıftaki benzinli bir motora sahip otomobilden beklenmeyecek bir ekonomi. Fabrika verilerine göre şehir dışında 4.2 lt/100 km, şehir içinde 5.0 lt/100 km ve ortalama olarak 4.3 lt/100 km tüketim değerine sahip Prius ile biz şehir içi kullanım ağırlıklı olarak 4.6 lt/100 km'lik tüketim değeri elde ettik.



Açık konuşmak gerekirse Prius, spor otomobil olmayıp da, kullanmaktan keyif aldığım nadir otomobillerden birisi oldu. En etkileyici yanıysa EV modunda, yani sadece elektrikli olarak şehiriçinde gezinti yapabilmek. Bu sırada sanki metro ile seyahat ediyormuş hissine kapılıyorsunuz. Gürültü yok, kirlilik yok! Dur-kalk'lı şehir trafikleri için güzel bir çözüm. Yol tutuş ve performans verileri gayet yeterli olan otomobilin beni en çok yoran yanıysa ekranın yerleşimi oldu. Ortaya konumlandırılmış ekran hem gözlerin yoldan ayrılmasına, hem de boyun ağrısına neden oluyor. Bu ekran çevresindeki düğmelerin gece aydınlatılmasının olmaması da üzücü. Tabi artık bunların fazla bir önemi yok. Çünkü yeni nesil Prius hazır!



ÜRETİCİSİ
TARAFINDAN
D SEGMENTİ
OLARAK
TANIMLANAN
PRIUS'UN ARKA
KOLTUKLARI
RAHAT
ETTİRİYOR.

Toyota Prius

Fabrika verileri

Motor:	..... 1498 cc, 4 silindir, 16V + 500V elektrik motoru
Maks. güç:	..... 110 HP (benzin + elektrik motoru)
Maks. tork:	..... 478 Nm (benzin + elektrik motoru)
Maks. hız:	..... 170 km/s
0-100 km/s:	..... 10.9 sn
Boyutlar:	..... 4450 / 1725 / 1490 mm
Boş ağırlık:	..... 1300 kg
Bagaj hacmi:	..... 408 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	..... 5.0 / 4.2 / 4.3 lt / 100 km
Baz fiyat:	..... Satılmıyor

- + Teknoloji, tüketim, imaj
- Bazı butonlar aydınlatmasız, ekran yerleşimi, satılmıyor

GEÇMİŞİN GÖLGESİNDE

Yeni Ford Ka, tasarımıyla ve kullanım zevkiyle öne çıkan eski nesil Ka'nın biraz gölgesinde kalacak gibi.

Yazı: Tarık Akagün- Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Sevilen ve neredeyse kült mertebesine erişmiş modellerin yenilenmesi üretici firmalar için her zaman riskleri de beraberinde getirir.

Çünkü yeni gelecek olan modelde yapılacak değişikliklerin, eskiyi aratmaması gerekir.

Ford'un mini sınıf olarak da bilinen A segmentindeki temsilcisi Ka, ilk kez 1996 yılında tanıtıldığında New Egde isimli, yuvarlak ve keskin hatların birleşimiyle ortaya çıkan tasarım anlayışıyla büyük beğeni toplamış ve kıvrak sürüş özellikleriyle tasarımıyla birlikte sürüş özellikleriyle de beğeni toplamıştı. 12 yıl üretilen bu model, 2008 yılında yerini ikinci nesil Ford Ka'ya bırakmıştı.

Fiat Panda ile platform kardeşi

Fiat ile Ford arasında yapılan joint venture anlaşması sonucunda Fiat 500 (dolayısıyla Fiat Panda) platformu kul-

lanılarak Fiat'ın Polonya'daki tesislerinde bantlardan inen Ka, görünüm olarak eskisinden daha yuvarlak bir görünüme sahip. Otomobilin dış görünümünden Fiat Panda-500 ile platform kardeşi olduğu pek anlaşılmassa da iç mekanda bu ortaklığın izlerini hissetmek mümkün. Orta konsolun yapısı, yol bilgisayarının ekranı gibi detaylar hep Fiat modellerinden tanıdık. Anlaşılması zor bir kumandanın olmadığı iç mekanda sağ camın açma düğmesi vites kolunun arkasında kaldığı için (3. ve 5. viteslerde) ulaşmak zor. Ön

koltuklarda ferah sayılabilecek bir oturma alanı sunan Ka'nın arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi doğal olarak çok iyi değil. Arka koltuk alanı platform kardeşi Fiat 500'den iyi olsa bile, bu sınıfta Hyundai i10, Kia Picanto, Peugeot 107 gibi A segmenti araçlar daha fazla diz ve baş mesafesi sunuyorlar. Bu arada 2009 model bir otomobilde neden halen arka koltuklarda başlık olmadığını anlayabilmek mümkün değil. Bundan yıllar önce Doğan SLX'de bile arka koltuklarda başlık sunuluyordu.

İç mekanı canlı renk döşemelerle hareketlendirilen Ford Ka, boyutları itibarı ile tam bir şehir otomobili. Fakat eğimli motor kaputu nedeniyle aracın bittiği yerin görülememesi ve kalın C sütunu nedeniyle dar alanlarda yapılan manevralarda alışkanlık gerektiriyor.

Ka'nın 1.2 litrelik motoru araca şehiriçinde yeterli performansı sağlarken, bu motorun Fiat 500'de biraz daha canlı bir karaktere sahip olduğunu söylememiz gerek. Zaten fabrika verisi 0-100 km/s



değerlerinde de Ka, 500'ün 0.2 saniye gerisinde (Yurtdışında kısa son dişili oranlı şanzıman opsiyonel olarak alındığında 0-100 km/s 12.8 sn. oluyor).

Ka, Fiat 500 platformunda olsa bile süspansiyon ve direksiyon sistemi, Ford tarafından daha dinamik bir sürüş için ayarlanmış. Fiat 500'den daha kıvrak olan Ka'nın doğal olarak sürüş konforundan biraz fedakarlık edilmiş. Temiz yüzeyli asfaltta iyi yol tutuş özellikleri gös-

teren otomobil, eğer viraj içinde yama, yol bozukluğu gibi olumsuzluklar varsa dengesini biraz kaybedip hafif tedirginlik yaratıyor.

Sonuç

Ford Ka, eskiye göre kalitesini arttırmış olmasına rağmen eskisinin albenisinden ve kıvraklığından uzak. Üstelik bu sınıfta konfor-fiyat-donanım dengesi daha iyi olan modellerin mevcut olması Ka'nın işini zorlaştıracak gibi.

GERİ VİTES MANDALI KEŞKE DAHA BÜYÜK OLSAYMIŞ. 224 LT'LİK BAGAJ ŞEHİRİÇİ OTOMOBİLLERİ LİĞİ İÇİN HİÇ FENA SAYILMAZ.

Ford Ka Titanium 3k 1.2i

Fabrika verileri

Motor: 1242 cc, 4 silindirli, 8V
Maks. güç: 69 HP @ 5500 d/d
Maks. tork: 102 Nm @ 3000 d/d
Maks. hız: 159 km/s
0-100 km/s: 13.1 sn
Boyutlar (u/g/y): 3620 / 1658 / 1505 mm
Bagaj hacmi: 224 / 747 lt
Tüketim: 6.3 / 4.4 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat: 22.250 TL

- + Direksiyon tepkileri
- Arka koltukta başlık yok, görüş açıları, süspansiyon



İSTANBUL'DA HANGİSİ EN MANTIKLI?



MOTOSİKLET

METROBÜS

OTOMOBİL

Üç kişiydik, İstanbul'da Avcılar'dan Kadıköy Evlendirme Dairesi'ne gidecektik. Metrobüs mü, motosiklet mi, otomobil mi? Hangisi en mantıklı seçenektir? Cevabı öğrenmek için yazıyı okumalısınız.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

İstanbul trafiğinin en sancılı güzergahlarından biri olan köprü geçişi, Mart ayında yeni bir seçeneğe kavuştu. Metro ile otobüsün kırması olan metrobüs, Avcılar-Söğütluçeşme arasında hizmet vermeye başladı. Biz de merak ettik ve test etmeye karar verdik. Acaba Avcılar'dan çıkıp Kadıköy Evlendirme Dairesi'ne gitmek isteyen biri, hangi aracı kullansa daha rahat ve hızlı giderdi.

Buluşma noktamız Avcılar

Tarık Akagün, Emre Anamur ve Yeşim Irmak Bozkurt, 19 Nisan Pazar günü Avcılar'da buluştular. Yanlarında bir akbil, bir Volvo V50 anahtarı, bir de Piaggio Vespa LX 150 anahtarı, bir adet madeni para, birkaç gazete ve bir de büyük bavul vardı. Bir tek Vespa'yı kimin kullanacağı belliydi. Her ne kadar çok daha güçlü motosikletlere alışık olsa da, Vespa'yı Yeşim kullanacaktı. Zaten kullandığı aksesuarlar, Yeşim'in scooter kullanıcısı olmadığını ele veriyordu. Madeni para Tarık ile Emre arasındaki yazı-tura atışı içindi. Çünkü henüz kimin

Volvo'yu kullanacağı, kimin metrobüse bineceği belli değildi. Para atışı yapıldı ve Emre kazandı. Otomobil mi, metrobüs mü sorusuna otomobil diye cevap verdi ve akbil Tarık'a kaldı.

Bavul ve gazeteler

Herkese birer gazete vardı. Yeşim Vespa'nın selesinin altındaki bagaja koydu, Tarık koltuğunun altına aldı, Emre Volvo'nun arka koltuğuna yerleştirdi. Peki bavul? Onu kim taşıyacak? Emre bavulu Yeşim'e vermeye çalıştı ama nafile, Vespa'da onu koyabilecek bir yer yoktu. Tarık da taşımak istemedi doğal olarak. Bavul da V50'nin 417 litrelik bagajındaki yerini aldı.

Hedef Kadıköy Evlendirme Dairesi

Üç kişi Avcılar'da ayrılıp farklı ulaşım araçlarıyla aynı yere gideceklerdi. İlk kimin varacağı ve yolculuk sırasında herkesin ayrı ayrı neler yaşayacağı merak konusuydu. Nihai buluşma noktası olarak Kadıköy Evlendirme Dairesi seçildi. Herkes birbirine şans diledi ve yola çıktı.



*2 ANAHTAR, 1 AKBİLE
KARŞI... YAZI-TURA'DA
KAYBEDEN TARIK
AKBİL KULLANACAK.
YEŞİM VESPA'YLA,
EMRE VOLVO'YLA YOLA
ÇIKACAK. BAVULSA
SADECE OTOMOBİLE
SİĞİYOR.*





"TRAFİK DE NEYMİŞ! BULUŞMA NOKTASINA İLK BEN VARDIM. ONLAR GELENE KADAR GAZETEMİ OKUDUM"



Piaggio Vespa LX 150 sürücüsü Yeşim Irmak Bozkurt

Eminim sonuca şaşırmadınız... İstanbul şartlarında motosiklete rakip olabilecek herhangi bir araç maalesef henüz yok. Evet altımdaki supersport bir motor değildi, ama şehir içi için gayet ideal bir Vespa scooter idi. Eğer yakıt ve vakit tasarrufu istiyorsanız bu scooter'lar tam size göre... Metrobüs ve Volvo V50 ile kıyaslandığında dezavantajları yok mu? Tabii ki de var, ama sağladığı avantajlarla bunların hepsini gölgede bırakıyor. Ayrıca gülü seven dikenine katlanır demişler. Tanık metrobüsteki tecrübesini anlatırken trafikte duran araçların yanından geçmenin keyfinden bahsetti, bir motosiklet sürücüsü olarak ben bu keyfi yaklaşık 3,5 senedir her gün alıyorum, ayrıca metrobüse küsum ben, bu metrobüs çalışmaları yüzünden zaten çok da düzgün olmayan yollarımız berbat oldu ve yoldaki bu bozukluklar; çukurlar, yamalar, kasisler biz motosiklet kullanıcıları için çok büyük bir risk oluşturuyor. İtiraf etmek gerekirse Emre'nin Volvo

V50'den aldığı konforu kıskanmadım değil; rahat koltuğuna oturdu, klimasını açtı, müziğini dinledi, eşyalarını rahat rahat otomobiline yerleştirdi, OGS'den beklemeden geçti. Ben ise bir selenin üzerinde, scooter'ımın o ufacık tekerlekleriyle yollardaki tehlikeleri atlatarak, sadece otomobillerin ve motorların egzoz seslerini dinledim ama köprüden KGS ile geçiş için ben de beklemedim sayılır, hemen otomobillerin arasına sıvışverdim, eee o kadar da olsun, motorun farkı... Tanık'a gelince onu kıskanacak hiçbir sebep yoktu, o metrobüste gazetesini okudu ama ben o gele- ne kadar zaten motorumun üzerinde gazetemi keyifle okumayı çoktan bitirmiştım. Keyifli bir gündü, hacim olarak küçücük bir scooter da olsa bana bu testte büyük fark attıran ve

Hedefe ilk varan Vespa sürücüsü Yeşim oldu

Tahmin etmiyor değildik aslında. Hedefe ilk gelen Yeşim oldu. Hayır, bayan diye ona torpil yapmadık. Ona asıl torpili, her istasyonda durup vakit kaybeden ve Zincirlikuyu'da aktarma yapılması gereken metrobüs ile sıkışık trafikte tıkanıp kalan Volvo yaptı. Yeşim buluşma noktasına geldi. Kaskını çıkardı, saçlarını düzeltti, Vespa'sını stop etti, oturup gazetesini okumaya başladı. Yol boyunca sadece KGS'yle ödeme yaparken durmuştu. Galibiyetin haklı gururunu yaşıyordu.



ŞİMDİLİK FENA
GİTMİYORLAR. AMA BİRAZ
SONRA TRAFİK SIKIŞINCA
GÖRECEĞİM HALLERİNİ.
BU SICAKTA DERİ MONT
ÇEKİLMEZ. KLİMALI MERCEDES
ORTAMINA EN UCUZ BÖYLE
ULAŞILIR.

TRAFİK BANA VİZ
GELİR. YOLLARDAKİ
ŞU ÇUKURLAR DA
OLMASA...

OLUR DA TRAFİK
TIKANMAZSA
HEDEFE İLK BEN
VARIRIM. KONFORUM
DA YANIMA KAR
KALIR.



*METROBÜS'TEKİ ZAMANI
GAZETE OKUYARAK,
MÜZİK DİNLEYEREK
DEĞERLENDİRMEK
MÜMKÜN.
SÖĞÜTLÜÇEŞME'YE
GİTMEK İÇİN ZİNCİRLİKUYU
DA AKTARMA YAPMAK
GEREKLİ*



Yeşim'in ardından Tarık geldi

Metrobüs yolcusu Tarık, gazetesini okumakta olan Yeşim'in yanına ilk varan kişi oldu. Emre'yi beklerken gazete okumasına gerek yoktu, çünkü zaten metrobüste otururken okumuştur. Ne benzin ya da motorin harcamıştı, ne de köprü geçişinde 2,60 TL ödemişti. Hem de Yeşim'den biraz sonra olay yerine ulaşmıştı. Tek masrafı, akbille aktarma dahil harcadığı 2,60 TL'yd.



Metrobüs yolcusu Tarık Akagün

Metrobüs'ü henüz daha ilk etabı faaliyete geçmeden, yapım aşamasından itibaren inceleme fırsatım oldu. Nasıl mı? İnşaat döneminde trafiği alt üst etmesiyle. Metrobüs sistemi tamamlandıktan sonraysa kullandıkça alışmaya başladım. Gönül isterdi ki tercihlili otobüs yolunda giden metrobüs yerine Avrupa ve ABD'de yıllardır kullanılan metroya binebilelim. Ama maliyetler nedeniyle metrobüsle idare etmek zorundayız. Metrobüse ilk duraktan binerken karşılaşacağınız en büyük sorun yer kapmaca oyunu olacaktır. Çünkü kapının açılmasıyla birlikte kendinizi içeri hızlı şekilde atmazsanız ayakta kalacaksınız demektir. Oturduktan sonraysa gerçekten konforlu yolculuk yapabilmek mümkün. Dilerseniz gazete okuyun, dilerseniz müzik dinleyin. En keyifli anlarsa, sıkışık trafikte duran otomobillerin yanından geçip gitmek. Benim ölçümlerime göre Avcılar-Zincirlikuyu parkurunu 41 dakikada geçen Metrobüs, Zincirlikuyu-Söğütöçüşme arasınıysa 26 dakikada kat edebiliyor. Tabi aktarmada da 1-2 dakikalık bekleme yapmak gerek. Metrobüs ile ilgili en büyük sorun, onlarca basamaklı üst geçitleri kullanarak ulaşılan istasyonlar. Özellikle de yaşlılar için. İtiraf etmeliyim ki yazı-turayı ben kazanmış olsaydım ben de otomobili tercih ederdim, ama bu tercih bir şehir otomobiline yana olurdu. Çünkü normal şartlar altında evlendirme dairesinde her gün işim olmuyor.



“PAZAR TRAFİĞİNE DENK GELDİM.VE EPEY GERİDE KALDIM. AMA KONFORUMA DİYECEK YOK. KLİMAM, MÜZİĞİM, BLUETOOTH SİSTEMLİ TELEFONUM, BAGAJIM.. DAHA NE OLSUN!”



Ve Emre göründü

Volvo konforunu yaşayan, otomatik klima sayesinde istediği sıcaklıkta seyahat eden, bluetooth sistemiyle telefon görüşmesi yapan, istediği müziği dinleyen ve bagajda büyük bir bavul taşıyan Emre, tüm bu lüksün faturasını hedefe en son ulaşan kişi olarak ödüyordu. Köprüde trafiğe yakalanmıştı. Doğal olarak gazetesini de okuma fırsatı bulamamıştı. O da Yeşim gibi köprü geçişinde 2,60 TL ödemişti. Tek farkı Yeşim KGS okutmak için durmuştu, Emre ise OGS gişesinden durmadan geçmişti.

METROBÜS TRAFİĞİ RAHATLATAÇAK DİYE AÇIKLAMA YAPILMIŞTI AMA GERÇEKLEŞMEDİ.

Volvo V50 sürücüsü Emre Anamur

Tamam kabul ediyorum kaybettim. Ama sadece varış sıralamasında kaybettim. Konforda, rahatlıkta, bavul taşımada hep kazandım. Ne Yeşim ne de Tarık bavulu taşıyabilirdi. Hiçbiri benim kadar konfora sahip değildi. Yeşim'i gördüm bir ara, bozuk asfaltla ve tacizci sürücülerle boğuşuyordu. Tarık Zincirlikuyu'da aktarma yaptı, son durakta indikten sonra da buraya kadar yürüdü. Bakın bana: Ellerim direksiyonda telefonla konuştum, Depeche Mode'un CD'sini koyup dinledim, sürüşün keyfine vardım, çok fazla masraf da yapmadım üstelik. 109 HP güç ve 240 Nm tork üreten 1.6 dizel motorlu V50'mle 100 km'de sadece 6.4 litre motorin tükettim. Trafik tıkanı ne yapayım? Burası İstanbul, alışığım. Bir daha yarışsak yine Volvo'mu tercih ederim.





Kısaca Avcılar-Söğütlüçeşme metrobüs hattı

Toplamı 40,5 kilometreden ve 31 istasyondan oluşan bir hat. 62 dakikada kat edildiği belirtiliyor. Toplam maliyeti 366 milyon dolar olarak açıklandı. Hatta 140'ı Capacity ve 65'i Citaro olmak üzere 205 Mercedes marka metrobüs kullanılıyor. Hollanda'dan ithal edilen 35 adet Phileas marka metrobüsün ise bazı teknik sorunlar dolayısıyla hizmetten alındığı belirtiliyor. Metrobüs hattında 1 saatte bir yöne 15.000 yolcu taşınıyor. Avcılar-Söğütlüçeşme metrobüs hattı, aslında üç hattın toplamından oluşuyor. Bunlardan ilki Avcılar-Topkapı hattı. Eylül 2007'de açıldı. Toplam uzunluğu 19 kilometre. Üzerinde 14 istasyon var. İkinci hat Topkapı-Zincirlikuyu. Eylül 2008'de hizmete girdi. 10,3 kilometre uzunluğunda ve üzerinde 10 istasyon bulunuyor. Üçüncü hat ise 3 Mart 2009'da açılan Zincirlikuyu-Söğütlüçeşme hattı. Toplam uzunluğu 11,2 kilometre. İstasyon sayısı ise 7. Avcılar-Söğütlüçeşme arasında hizmet veren metrobüsün, köprü geçişi sırasında, tıpkı diğer araçlar gibi normal trafiğe girdiğini belirtelim. Belki de bu yüzden bu hatta rayda giden vagonlar değil, asfaltta giden metrobüsler kullanılıyor. Bu geçiş, toplam sürenin içinde 7 dakikalık bir zaman dilimini oluşturuyor.

Sessiz sedasız yaban ellerde (Bölüm 2)

Geçen ayki yazımda Lassa'nın bu sezon İtalya Toprak Ralli Şampiyonası'nda yarışacak olmasına rağmen medya ile ilişkilerindeki eksikliklerden bahsetmiştim. Yazımın ertesinde takımın www.lassa-rallyteam.com isimli web sitesinde bu sezon yarışacak olan ekibin tanıtımı ve yeni otomobilin fotoğrafları yayınlandı. Fakat yine eksiklikler zinciri birbirini takip etti.

Siteye bakıldığında ilk göze çarpan İngilizce ve Türkçe dil seçenekleri olmasına rağmen Türkçe halinin çalışmamasıydı (Yazımı yazarken son kez kontrol ettim. Halen de çalışmamakta) İtalya lastik pazarı hedeflenerek girilen bu mücadelede kanımca İtalyanca dil seçeneği de olması gerekirdi. 4-5 Nisan tarihlerinde düzenlenen yarış biteli haftalar olmasına rağmen halen sitede yarışla ilgili bir bilgi yer almıyor. Üstelik rallinin ardından da medya bazında herhangi bir halkla ilişkiler çalışması yapılmadı. Birçok basın mensubu arkadaşım bu konuyu görüşmemde onlar da kendile-

rine yarışla ilgili mail yoluyla herhangi bir bülten ulaşmadığını söyledi.

Yıllardır yarışları takip eden biz basın mensuplarına spora yeteri kadar ilgi göstermediğimiz söylenir durulur. "Ne ekersen onu biçersin" diye bir söz vardır. Hal böyle de olunca Lassa takımının ve Serkan Yazıcı'nın İtalya'daki yarışta ne yaptığı neden sayfalarımızda yer almadı diyecek olursanız e-otodergi'nin motorsporları editörü olarak elime herhangi bir materyal geçmediği için yer vermediğimi söyleyebilirim. Ama yine de merak edenlere söyleyeyim: İlk yarış Rally Adriatico'da Serkan Yazıcı-Ünal Tezel ikilisi yarışı tamamlayan 49 ekip arasında 21'inci oldular.

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Burak Çukurova İtalya parkurlarında

Serkan Yazıcı'nın ardından Burak Çukurova da bu yıl İtalya Ralli parkurlarında mücadeleye başladı. Genç pilotumuz yer aldığı Clio Trophy'nin ilk yarışından yedincilikle ayrıldı.

16-18 Nisan tarihleri arasında İtalya'nın Garda Gölü civarındaki etaplarda gerçekleştirilen İtalya Asfalt Şampiyonası'nın ve Avrupa Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı olan 1000 Miglia rallisi bu sene bir Türk ekibi ağırladı. 2000 cc motorlu Renault Clio otomobillerin yarıştığı A7 sınıfında (R3C) mücadeleye ortak olan Türk ekip, Burak Çukurova- Aykan Alakoç ikilisi idi.

Çukurova ilk yarışta tecrübe kazanmayı amaçladı

Cuma günü 1000 Miglia'nın zorlu etaplarında gerçek yarış kuru zeminde başladı. Üç etabın ikişer kere geçilmesi ile gerçekleştirilen gün, tutunan asfaltı ve dar yolları ile Burak Çukurova için yeni ve farklı bir tecrübeydi. İki kere spin atan Çukurova otomobile hasar vermeden ama biraz zaman kaybetmiş olarak Clio Trophy'de ilk günü 9'uncu sırada tamamladı.

Cumartesi günü ekipleri etaplarda yağmur bekliyordu. Özellikle ilk

loop'un son iki etabını şiddetli yağış altında geçen Burak Çukurova-Aykan Alakoç ikilisi spin atarak yaklaşık 15 sn zaman kaybetmesine ve yağmurlu etaplardaki tecrübesizliğine rağmen güzel zamanlar yaptı. 10. ve 13. özel etap olan ve yarışın en zorlu etabı olarak bilinen Cavallino'da Burak Çukurova genel klasmanda 23. zamanı yaparak güzel bir başarıya imza attı. Yarışın son etabına kadar mücadeleden kopmayan ekip Clio Trophy'deki sıralamasını yarış sonunda yedinciliğe çıkardı ve genel klasman 30'uncusu olarak finiş gördü.





Button Malezya'da ikide iki yaptı

Formula 1'de sezonun ikinci yarışının yapıldığı Malezya'da şiddetli yağmur nedeniyle 31'inci turda durdurulan yarış Jenson Button kazanarak Brawn GP takımının ihtişamını başlangıcını devam ettirdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sezon öncesinde yeni kuralların uygulamaya konulmasıyla "F1'de yeni dünya düzeni" adı verilen yeni oluşumun ardından Brawn GP takımı sezona Avustralya'da fırtına gibi başlangıç yaparak podyumun ilk iki sırasını elde etmişti. İkinci yarışın yapılacağı Malezya'da da bu durumun devam edip etmeyeceği konusunda tüm gözler sezonun sürpriz takımına çevrilmişti. Son iki sezonun zirvede söz sahibi olan Ferrari ve McLaren takımları ilk yarıştan oldukça geri sıralarda ayrılmalari ile taraftarlarını hayal kırıklığına uğratmıştı. Bunun yanı sıra McLaren cephesinde Malezya GP öncesi Lewis Hamilton ile Jarno Trulli arasında güvenlik ara-

cı pistteyken yaşanan sollama hadisesi yüzünden işler karıştı. Yarışta üçüncülük önce Trulli'deyken, daha sonra İtalyan pilotun aldığı ceza yüzünden Hamilton'a geçmişti. Ancak daha sonra McLaren takımında yaşanan telsiz konuşmaları kayıtlarının dinlenmesinin ardından FIA'ya yanlış bilgi verilmesi yüzünden İngiliz pilotun derecesi iptal olarak





Nick Heidfeld



Timo Glock



Jarno Trulli

Trulli'nin yeniden Avustralya'nın üçüncüsü olarak ilan edildi. Bu olayın ardından McLaren takımı olaya adı karışan spor direktörü Dave Ryan ile yollarını ayırdığı açıkladı. Lewis Hamilton ise Avustralya Grand Prix sonrasındaki toplantıda yaptığı hatadan dolayı FIA yarış hakemleri ve taraftarlardan özür diledi. Hamilton, McLaren sportif direktörü Dave Ryan'ın, Trulli'ye sollama için izin verilmiş olduğundan bahsetmemesi tavsiyesinde bulunduğunu söyledi.

Hesaplar yağmurla değişti

Startta kırmızı ışıkların sönmesi ile ilk viraja harika bir start alan Williams takımı pilotu Nico Rosberg önde girdi. İsteddiği gibi start alamayıp dördüncü sıraya kadar gerileyen Button, ilk pit stoplar sonrasında Rosberg ve Trulli'yi geçerek liderliğe yükseldi. 21. turdan itibaren yarışta bütün dengeler değişmeye başladı. Etkisini gösteren yağmurun ardından Jenson Button ve favori pilotlar hemen pit alanına girmeye başladı. Sürekli şiddeti-

ni arttıran yağmur Sepang Pisti'ni gide-rek yarışılması daha zor hale getirirken, pilotlar da sürekli bu zeminde ideal lastiği keşfedebilmek için planladıklarından daha çok sayıda pite girmeye başlamış-lardı. Bu pite giriş çıkışlar ve ideal lastik tercihleri bir anlamda Malezya GP'sinin podyumunu da belirlemeye başlamıştı. 31. tura girildiğinde güvenlik aracı yoğun yağmur nedeniyle piste girmek zorunda kaldı ve yarış durduruldu. Startta sağnak yağmurun altında yeniden start almayı

bekleyen takımlara 45 dakikalık zamanın ardından yarışın FIA kurallarına göre 2 saat zorunluluğu nedeniyle sürenin dolmasından dolayı yarışın sona erdiği belirtildi. 31. turda yarışı lider durumda sürdüren Jenson Button bu sonuçla ardından sezonun ikinci yarışından da galip ayrılan pilot olarak inerek seyircileri selamladı. Yalnızca 1 kez pit stop yapmış olan Nick Heidfeld ikinci sırada yer alırken, Toyota takımından Timo Glock üçüncü olma sevincini yaşadı. FIA kuralları gereği yarışın toplam turlarının %75'i tamamlanmadığı için Malezya'da ilk se-kize giren pilotlar yarım puan alacaklar. Jarno Trulli ile Rubens Barrichello dör-düncü ve beşinci sıralarda yer alırken, Mark Webber ile Lewis Hamilton altıncı ve yedinci sıraları elde ettiler. Startın sü-per ismi Nico Rosberg ise erken final-den sekizinci olarak puan barajındaki son pilot olarak ayrıldı.

F1 Malezya GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Jenson BUTTON	Brawn GP	1s10:59.092
2. ....Nick HEIDFELD	BMW Sauber	+ 22.722
3. ....Timo GLOCK	Toyota	+ 23.513
4. ....Jarno TRULLI	Toyota	+ 46.173
5. ....Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+ 47.360
6. ....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 52.333
7. ....Lewis HAMILTON	McLaren Mercedes	+ 60.733
8. ....Nico ROSBERG	Williams-Toyota	+ 71.576

Puan durumu (Pilotlar)

Sıra . Pilot	Puan
1. ....Jenson BUTTON	15
2. ....Jarno TRULLI	10.5
3. ....Rubens BARRICHELLO	10
4. ....Timo GLOCK	9
5. ....Fernando ALONSO	4
6. ....Nico ROSBERG	4
7. ....Nick HEIDFELD	3
8. ....Sebastien BUEMI	2

Puan durumu (Takımlar)

Sıra . Takım	Puan
1. ....Brawn GP	25
2. ....Toyota	19.5
3. ....Renault	4
4. ....Williams-Toyota	3
5. ....BMW Sauber	3

Çin'de Red Bull zafere kanatlandı

F1'de sezonun üçüncü yarışının yapıldığı Çin GP'sinde Red Bull Renault takımından Sebastien Vettel ve Mark Webber ilk iki sırayı elde ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar

Formula 1'de otoriteler tarafından "Yeni dünya düzeni" olarak adlandırılan bir dizi yeni kurallar ve düzenlemelerin ardından daha önce podyumda fazla kendine yer bulamayan takımlar bu sezon zirvede söz sahibi olmaya başladılar. Özellikle sezonun ilk yarışının yapıldığı Avustralya'da Honda'nın motorsporlarından çekilmesiyle Brawn GP adıyla kurulan yeni takım ilk iki sırayı elde etmesi bir hayki yankı yarattı. İkinci yarışın yapıldığı Malezya GP'si de yağmurdan dolayı erken noktalanmasına rağmen Jenson Button yine zirvedeydi. Üçüncü yarışın yapılacağı Çin'de de zirve için tahminler yine Brawn takımının üstündeydi.

Yarışa Red Bull pilotları damgasını vurdu

Shanghai Pisti'nde düzenlenen yarış

öncesinde sıralama turlarında takımın genç Alman pilotu Sebastien Vettel en iyi zamanı gerçekleştirerek pole pozisyonunda start alma hakkı kazandı. Geçen sene İtalyan GP'sinde zafere ulaşarak F1 tarihinin en genç yarış kazanan pilotu olan Sebastien Vettel, bu yıl da yeni katıldığı Red Bull takımına ilk kez genel klasman birinciliği mutluluğunu yaşattı. Yoğun yağmur altında koşulan yarışta Vettel'in takım arkadaşı Mark Webber de ikinci gelerek takımının sevincini perçinledi. İlk iki yarışın galibi Brawn GP pilotu Jenson Button üçüncü olarak şampiyonada liderliğini devam ettirdi. Geçen yılın şampiyonu Lewis Hamilton altıncı olarak finişe gelirken Ferrari pilotları Felipe Massa ve Kimi Raikkonen puan barajına girmeyi başaramadılar. Massa aracındaki mekanik sorunla yarış dışı kalırken, Raikkonen 12. sırayı elde etti.



Jenson Button bu kez üçüncü olarak yarışı noktaladı



Güvenlik aracı Çin'de de piste girmek zorunda kaldı



Kovalainen beşinci olarak Shanghai Pisti'nden ayrıldı



Timo Glock puan barajında yarışı noktaladı

F1 Çin GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Sebastien VETTEL	Red Bull-Renault	1s57:43.485
2. ....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 10.970
3. ....Jenson BUTTON	Brawn GP	+ 44.975
4. ....Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+ 1:03.704
5. ....Heikki KOVALAINEN	McLaren-Mercedes	+ 1:05.102
6. ....Lewis HAMILTON	McLaren Mercedes	+ 1:11.866
7. ....Timo GLOCK	Toyota	+ 1:14.476
8. ....Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari	+ 1:16.439

Puan durumu (Pilotlar)

Sıra . Pilot	Puan
1. ....Jenson BUTTON	21
2. ....Rubens BARRICHELLO	15
3. ....Sebastien VETTEL	10
4. ....Timo GLOCK	10
5. ....Mark WEBBER	9,5
6. ....Jarno TRULLI	8,5
7. ....Fernando ALONSO	4
8. ....Nick HEIDFELD	4

Puan durumu (Takımlar)

Sıra . Takım	Puan
1. ....Brawn GP	36
2. ....Red Bull Renault	19,5
3. ....Toyota	18,5
4. ....McLaren Mercedes	8
5. ....Renault	4
6. ....Toro Rosso Ferrari	4



Bahreyn'de Jenson Button zaferlerine devam etti

Formula 1 sezonunun dördüncü yarışı Bahreyn GP'sini Brawn GP takımının İngiliz pilotu Jenson Button kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Jenson Button bu birinciliği ile sezonun üçüncü zaferine imza atarak Brawn Mercedes takımının sezon başından beri süre gelen başarılı çizgisini devam ettirdi. İkinciliği son yarış Çin GP'sinin galibi Red Bull Renault takımından Sebastien Vettel elde ederken, pole pozisyonunda start almasına rağmen bu üstünlüğünü yarışta koruyamayan Toyota takımından Jarno Trulli de üçüncü olarak yarışı tamamladı. Sezona istediği gibi başlayamayan geçen yılın şampiyonu Lewis Hamilton, bu yarışta öncekilere oranla daha hızlı bir performans sergilemesine rağmen dördüncülükle yetinmek zorunda kaldı. Brawn GP'nin Brezilyalı tecrübeli pilotu Rubens Barrichello ise beşinciliği elde ederken, sezonun hayal kırıklığı ile başlayan ekip-lerinden Ferrari pilotu Kimi Raikkonen altıncı olarak takımına ve kendisine bu sezon ilk puanlarını kazandırdı.

Button "Harika bir sonuç aldık"

Sakhir Pisti'nde kazandığı zaferle şampiyona liderliğini perçinleyen Jenson Button, bunun sezon başından beri kazandığı en iyi galibiyet olduğunu söyledi. Yarış sonrasındaki basın toplantısında konuşan Button, mücadelenin başında, üçüncü sıradaki Lewis Hamilton'ı geçişinin, yarışın kaderini belirlediğini ve böylece yarışı kazandığını kaydetti. İngiliz pilot "Lewis Hamilton'ı sollamak çok zor. Fakat ilk turda birkaç hata yaptığı ve düzlükte içeri daldım. Yanyana gelebileceğimizi düşündüm. Sollama girişiminde bulundum ancak butona bastı ve devam etti. Fakat ilk virajda yine yakaladım. Solladım ve bu da bizim için yarışın kaderini belirleyen manevra oldu" şeklinde konuştu.



Genç Alman Vettel bu sene kendinden çok söz ettirecek



Trulli podyumda yarış tamamladığı için memnundu



Son şampiyon Hamilton üst sıralara yaklaşmaya başladı

F1 Bahreyn GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Jenson BUTTON	Brawn GP	1s31:48.182
2. ....Sebastien VETTEL	Red Bull-Renault	+ 7.187
3. ....Jarno TRULLI	Toyota	+ 9.170
4. ....Lewis HAMILTON	McLaren Mercedes	+ 22.096
5. ....Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+ 37.779
6. ....Kimi RAIKKONEN	Ferrari	+ 42.057
7. ....Timo GLOCK	Toyota	+ 42.880
8. ....Fernando ALONSO	Renault	+ 52.775

Puan durumu (Pilotlar)

Sıra . Pilot	Puan
1. ....Jenson BUTTON	31
2. ....Rubens BARRICHELLO	19
3. ....Sebastien VETTEL	18
4. ....Jarno TRULLI	14,5
5. ....Timo GLOCK	12
6. ....Mark WEBBER	9,5
7. ....Lewis HAMILTON	9
8. ....Fernando ALONSO	5

Puan durumu (Takımlar)

Sıra . Takım	Puan
1. ....Brawn GP	50
2. ....Red Bull Renault	27,5
3. ....Toyota	26,5
4. ....McLaren Mercedes	13
5. ....Renault	5
6. ....Toro Rosso Ferrari	4



Portekiz'de yine değişen bir şey yok

Dünya Ralli Şampiyonası'nın dördüncü yarışı olan Portekiz Rallisi'ni Sebastien Loeb kazanarak dörtte dört zaferle liderliğini sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar

Her yarış aynı skoru yazmaktan bizler, okumaktan da sizler belki bıktınız ama şampiyonanın dördüncü yarışı olan Portekiz Rallisi'nin sonunda birincilik podyumuna yine Sebastien Loeb çıktı. Bu sonuçla Citroen takımının Fransız pilotu sezon içinde kendisinden beklenen "12 yarışta 12 zaferi acaba kazanabilecek mi?" sorusunun da devamını sağlamış oldu. Yarış öncesinde en büyük sürpriz hiç kuşkusuz Loeb'ü 2007 yılında emekliye ayrılana kadar en çok zorlayan Finli pilot Marcus Gronhöl'm'den geldi. Subaru Impreza WRC ile Prodrive desteğinde tek yarışlık da olsa parkurlara geri dönen Marcus Gronhöl'm, sezonun geri kalanı için henüz bir planı olmadığını açıkladı.

İkinci gün Loeb zirveyi ele aldı ve kaptırmadı

İlk gün geçilen yedi özel etabın ardından Mikko Hirvonen günü Daniel Sordo'nun 15 saniye farkla önünde lider



Hirvonen yine podyumda Loeb'e eşlik etti



Dani Sordo ilk üçe girdiği için mutluydu



Solberg istikrarlı çizgisini sürdürüyor



Henning Solberg puan barajında finişe geldi



Federico Villagra

olarak tamamladı. Neredeyse 18 aydır ralli sporunun dışında olan Marcus Gronhom mücadeleye dikkat çekici bir dönüş yaparak Subaru Impreza WRC ile günü Loeb'ün 7.9 saniye arkasında dördüncü sırada noktaladı. İkinci güne üçüncü sırada başlayan Sebastien Loeb, kendisinden önce parkura çıkan rakiplerinin yolu temizlemesi sayesinde atağa kalkarak günün ikinci özel etabı sonrasında ralli liderliğine yükseldi ve finişe kadar yerini koruyarak Portekiz Rallisi'nde zafere

ulaştı. İlk gün 18 aydır ralli yapmamasına rağmen dikkat çekici etao zamanlarına imza atan Gronholm ise ikinci günün ilk etabının sonlarında otomobilinin arkasını bir viraj çıkışında ağaca çarparak yoldan çıktı. Bu yoldan çıkışın ardından bir de takla atan Finli pilot, kısmen parkurlara geri dönüşünü güzel bir sonuçla süslemeyi başaramadı. Bu zafer Loeb'ün Dünya Ralli Şampiyonası'ndaki 51. zaferi olurken Fransız pilotu 2009 pilotlar şampiyonasında da 40 puana ulaştırdı.

WRC Portekiz Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 .....Sebastien LOEB & Daniel ELENA.....	Citroen C4 WRC.....	04:50:34,70
2 .....Mikko HIRVONEN & Jarno LEHTINEN.....	Ford Focus WRC.....	04:51:01,90
3 .....Daniel SORDO & Marc MARTI.....	Citroen C4 WRC.....	03:54:58,50
4 .....Petter SOLBERG & Phil MILLS	Citroen Xsara WRC	03:55:57,70
5 .....Henning SOLBERG & Cato MENKERUD.....	Ford Focus WRC 08	03:58:59,40
6 .....Mats OSTBERG & O.Kristian UNNERUD.....	Subaru Impreza WRC	03:59:33,90
7 .....Federico VILLAGRA & Jose DIAZ.....	Ford Focus WRC 08	04:06:12,60
8 .....Khalid AL QASSIMI & Michael ORR	Ford Focus WRC 08	04:11:34,80

Arjantin Rallisi'ne Citroen damgası

Dünya Ralli Şampiyonası'nın beşinci yarışı olan Arjantin Rallisi'ni Citroen pilotları Sebastien Loeb ve Daniel Sordo ilk iki sırada bitirerek podyumu adeta domine ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar



Şampiyonanın köklü yarışlarından biri olan Arjantin Rallisi'nde zafere ulaşan Sebastien Loeb, bu zaferi ile sezonun ilk beş yarışını da ard arda kazanmış oldu. Loeb'ün

takım arkadaşı da üç gün boyunca istikrarlı performansı ile ikinci olarak takımı adına başarılı bir hafta sonuna imza attı. Stobart takımının Norveçli pilotu Henning Solberg üçüncü sırada ralliyi tamamlayarak bu sezon en iyi derecesini elde etti. Arjantin Rallisi'nde kariyerinin 52. zaferine ulaşan Sebastien Loeb, yarışta liderliği 12. etabın ardından ele geçirdi ve kalan 11 etapta da yerini korumayı başardı. Dani Sordo ise 15. özel etapta ikinci durumda yarışı sürdüren Mikko Hirvonen'in hararet sorunu nedeniyle yarış dışı kalmasıyla ikinci sıraya yükseldi ve bu sonuçla finişe geldi. Kendi ülkesinde yarışan Federico Villagra dördüncü olarak kariyerindeki en iyi Arjantin Rallisi derecesini gerçekleştirdi. PWRC Klasmanında ise birinciliğe Nasser AL-ATTIYAH ulaştı.

Loeb: "Bundan daha iyisi olamazdı"

Arjantin Rallisi'nin finişinin ardından zafere ulaşan Sebastien Loeb "Bizim için



Sordo ikincilikten dolayı oldukça mutluydu

bundan daha iyisi olamazdı. Muhteşem bir ralli oldu. Özel etapların sürüşü heyecan vericiydi ve Mikko ile Cumartesi öğleden sonraya kadar güzel mücadeleden keyif aldık. Evet, o yarı dışı kaldıktan sonra heyecan biraz azaldı, ama yine de burada sürüşümden keyif aldım." şeklinde konuştu. İkinciliği elde eden Dani Sordo ise "Otomobil mükemmel ve ben bu hafta sonu yaptığım işten memnunum. Citroen için markalar şampiyonasında ve benim için de pilotlar şampiyonasında çok güzel bir sonuç oldu." açıklamasını yaptı.



Henning Solberg bu sezon ilk kez podyuma çıktı



Jari Latvala Arjantin'de podyumdan uzak kaldı



Villagra kendi evinde başarılı bir yarış sergiledi

WRC Arjantin Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Sebastien LOEB & Daniel ELENA.....	Citroen C4 WRC	3:57:40.3
2. ....Daniel SORDO & Marc MARTI.....	Citroen C4 WRC	+1:13.1
3. ....Henning SOLBERG & Cato MENKERUD.....	Ford Focus WRC	+2:51.0
4. ....Federico VILLAGRA & J. Perez COMPANC	Ford Focus WRC	+1:55.6
5. ....Matthew WILSON & Scott MARTIN	Ford Focus WRC	+11.2
6. ....Jari-Matti LATVALA & Miikka ANTILA	Ford Focus WRC	+3:39.1
7. ....Nasser AL-ATTIYAH & G. BERNACCHINI	Subaru Impreza N14	+13:21.6
8. ....Juan MARCHETTO & Jose DIAZ.....	Mitsubishi Evo IX	+22.7

Stoner'dan rötarlı zafer

MotoGP Dünya Şampiyonası'nın açılış yarışı olan Katar, şiddetli yağmur nedeniyle planlanandan bir gün sonra gerçekleşti. Geçen sezon olduğu gibi bu yıl da Casey Stoner Ducati'si ile açık arayla zafere ulaştı. **Yazı: Gürkan Çağlar**

Dünyada son yıllarda etkili olan küresel ısınma ve olağandışı iklim olayları MotoGP'nin ilk yarışında da kendisini gösterdi. 12 Nisan Pazar günü yapılması gereken yarış, Katar'ın çöllerinde kurulu olan pistte etkisini gös-

teren şiddetli yağmur yüzünden ertesi güne ertelenmek zorunda kaldı. Ertesi gün yapılan yarışta Avustralyalı sürücü Casey Stoner, pole pozisyonunda başladığı yarışı baştan sona önde götürerek kariyerinin 17. Grand Prix zafere ulaşırken, Katar'da da üst üste üçüncü birinciliğini yaşadı. Sezona son dünya şampiyonu unvanıyla başlayan Valentino Rossi, startın ardından önce Loris Capirossi'ye ardından da takım arkadaşı Jorge Lorenzo'ya geçilse de ilerleyen turlarda ikinci sıraya yükseldi ve Stoner'ın ardından finişte ikinci sırada ulaştı. Yarışta üçüncülüğüse geçen yıl

Katar'da ikinci olan Jorge Lorenzo elde etti. Fiat Yamaha bu sonuçla podyuma iki sürücüsünü de çıkararak takım puanları açısından sezona memnun bir başlangıç yaptı.

Repsol Honda takımı ise sezona istediği gibi başlayamadı. Takımın yeni İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso beşinci-likle takımın en başarılısı olurken, geçen yılın dünya üçüncüsü Pedrosa 11. sırada kaldı. Pedrosa ilerleyen yarışlarda yine zirveyi takip edecek gibi göründü. Geçen yıl 250 cc Dünya Şampiyonası'nı üçüncü sırada bitiren Mika Kallio, kariyerinin ilk MotoGP yarışını 8. sırada bitirerek en başarılı çaylak sürücü olmayı başardı. Ducati takımının yeni transferi Hayden, ilk yarışında bir gün önce sıralama turlarında düşerek en son sıradan start aldı.



Stoner'a podyumda Rossi ve Lorenzo eşlik ettiler



Valentino Rossi Stoner'ın hızına yetişemedi

Moto GP Katar Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. Casey STONER.....	Ducati Marlboro.....	42dk. 53.984s
2. Valentino ROSSI.....	Fiat Yamaha.....	+7.771s
3. Jorge LORENZO.....	Fiat Yamaha.....	+16.244s
4. Colin EDWARDS.....	Monster Yamaha.....	+24.410s
5. Andrea DOVIZIOSO.....	Repsol Honda.....	+27.263s
6. Alex DE ANGELIS.....	San Carlo Honda.....	+29.883s
7. Chris VERMEULEN.....	Rizla Suzuki.....	+33.627s
8. Mika KALLIO.....	Pramac Racing.....	+34.755s
9. Toni ELIAS.....	San Carlo Honda.....	+39.481s
10. Randy DE PUNIET.....	Lcr Honda.....	+42.284s

Motegi'de Yamaha şovu

MotoGP sezonunun ikinci yarısının yapıldığı Japonya'da Fiat-Yamaha pilotları Lorenzo ve Rossi ilk iki sırayı paylaştılar.

Yazı: Gürkan Çağlar

Şampiyonanın ikinci yarışı Japonya'nın Motegi Pisti'nde yapıldı.

Bir gün önce yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı gerçekleştiren geçen yılın şampiyonu Valentino Rossi pole pozisyonunda start aldı. Pazar günü verilen startla birlikte Fiat Yamaha sürücüleri Valentino Rossi ve Jorge Lorenzo ilk iki sıraya yerleştiler. Sezona bileğindeki sakatlık ile başlamasına rağmen hızla iyileşen ve bu yarışta üst sıraları zorlayabileceğini söyleyen Dani Pedrosa, Repsol-Honda'sı ile üçüncü sıraya yerleşti. İlerleyen turlarda Rossi'nin rahat bir zafer kazanacağını düşünenler takım arkadaşı Jorge Lorenzo'nun müthiş atağıyla kendisini geçmesine şahit oldular. Yerini geri almak için çok uğraşan Rossi, son turlarda bunu başaramayacağını anladı ve ikinciliğe razı bir tempoda sürmek zorunda kaldı. Damalı bayrağın ardından ilk sırada geçen Lorenzo finiş-

te büyük bir sevinç yaşarken, Rossi'nin ikinciliği ile Fiat-Yamaha takımı, motorlarının anavatanında kazandıkları sonuçla oldukça iyi bir hafta geçirdi. Dani Pedrosa üçüncü sırada yarışı tamamlarken, ilk yarışın birincisi Ducati Marlboro takımı sürücüsü Casey Stoner ise dördüncülükle yetinmek zorunda kaldı.

Nicky Hayden yine şanssızdı

Bu sene Ducati Marlboro takımına transfer olarak 2006'da kazandığı şampiyonluktan sonra yeniden zirvede iddialı olmak için sezona başlayan Hayden, ilk yarış Katar GP'sindeki düşüşünden sonra Japonya'da da aynı akibeti yaşadı. Start ile birlikte Scot Honda takımından Takahashi ile çarpışan Amerikalı sürücü, daha ilk turunu tamamlayamadan yarışa veda etti. Üç yıl sonra yeniden pistlere dönen Gibernau da 13. turda motor arızası nedeniyle yarışı tamamlayamadı.



Lorenza



Rossi Japonya'dan da ikincilikle ayrıldı



Pedrosa iyileşerek yeniden podyuma merhaba dedi

Moto GP Japonya Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. Jorge LORENZO	Yamaha	43dk. 47.238s
2. Valentino ROSSI	Yamaha	+1.304s
3. Dani PEDROSA	Honda	+3.763s
4. Casey STONER	Ducati	+5.691s
5. Andrea DOVIZIOSO	Honda	+9.207s
6. Marco MELANDRI	Hayate Kawasaki	+30.555s
7. Loris CAPIROSSI	Suzuki	+32.756s
8. Mika KALLIO	Pramac Ducati	+39.416s
9. James TOSELAND	Tech 3 Yamaha	+43.106s
10. Chris VERMEULEN	Suzuki	+43.245s



Akhisar'da nefesler tutuldu

Oto-Drag yarışlarında sezonun ilk yarışı 12 Nisan Pazar günü Akhisar Drag Pisti'nde Ege Otomobil Sporları Kulübü tarafından Akhisar Belediyesi'nin katkıları ile düzenlendi. Antalya, Muğla, Denizli ve İzmir' den gelen drag yarışçılara Akhisar'lılar da büyük ilgi gösterdi. Birbirinden güçlü otomobilleri ile Ege Oto-Drag yarışına katılan yarışmacılar üç ayrı sınıfta, 402 metrelik asfalt parkurda otomobillerinin gücü ile kendi üstünlüklerini kanıtlamak için yarıştı. Yarışçıların 402 metrelik drag pistinde elde ettikleri zamanlar ilk kez elektronik sensörlü ve 1/1000 kronometreler ile tutuldu. Parkurda 14 saniyenin altına inebilen tek yarışmacı olan Kerem Esen Kategori 5 de birinci olurken Yüksel Efe ikinci, Mehmet Süner üçüncü oldu. Kategori 3 de Honda EX otomobili ile Serdar Gezgün birinciliğe ulaşırken, Nazif İstıl ikinci, Ahmet Akgün üçüncü oldu. En fazla katılımın olduğu kategori 2 de ise Peugeot 106 otomobili ile Savaş Oğuz birinci olurken ikinci Mehmet Özalin, üçüncü Gökhan Bilbal oldu.

Öğül Orhan Akdeniz Şampiyonu oldu

Antalya ve Kemer Motorsporları Kulübü tarafından ilk kez organize edilen Solargard Akdeniz Şampiyonası'nın ikinci ve son ayağı 4-5 Nisan tarihlerinde koşulan yarışla sona erdi. Ambuline, Döşemealtı, Konyaaltı ve Kemer belediyelerinin destek verdiği 4 Nisan Cumartesi günü gerçekleşen Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ilk yarışında 12 pilot start aldı. 7,9 km'lik parkurun iki çıkışı sonunda Solargard Racing Team pilotu Öğül Orhan, 04:34:70 ile en iyi zamana ve Kategori 3 birinciliğine imza attı. Sürpriz yağan yağmurun parkuru kayganlaştırdığı yarışta; Kategori 1'de Fiat Palio pilotu M. Atakan Boğazlıyan, Kategori 2'de Palio Kit Car pilotu Mustafa Çakal ve Kategori 4'te gene Fiat Palio ile yarışan Salih Çağlayan yarışı birincilikle tamamladı. 5 Nisan Pazar günü ise asfalt ralli heyecanı vardı. Öğül Orhan - Alptekin Işıkalp ekibi Antalya Rallisi'nde birinci sırada podium görürken, onları Taner Şengezener- Mehmet Ekşioğlu ekibi takip etti. Yüksel Özgür- Ahmet Deniz Azmak ise ralliyi üçüncü sırada tamamlayan ekip oldu.



Ford Fiesta Econetic zafer kazandı

Monte Carlo'da bu yıl üçüncüsü gerçekleştirilen "Alternatif Enerjili Araçlar" Rallisinde, Ford Fiesta ECONetic "Fosil Yakıt" sınıfında birinciliği elde etti. Ralliye katılan üç Ford Fiesta ECONetic, yarışı birinci, ikinci ve dördüncü sırada tamamladılar. Dünya Ralli Şampiyonasının klasik yarışlarından Monte Carlo Rallis'i'nin resmi etapları kullanılarak yapılan yarış, sadece çevreci otomobillere açık olan FIA Alternatif Enerjiler Kupası'nın da ilk ayağını oluşturdu. Bu sınıfta mücadelede, 9 farklı markadan toplam 28 otomobil arasında geçti. Ford Fiesta ECONetic araçlar, yarışı kendi sınıflarında birinci, ikinci ve dördüncü sırada bitirerek, birinciliği ve markalar kupasını elde etmeye hak kazandılar. Alternatif Enerjiler Rallisinin 1000 kilometrelik parkurunda araçlar, belirli bir hız averajını tuttururken, en az yakıt tüketimi değerini elde etmek için yarışıyor. Fiesta serisinin düşük karbon dioksit emisyonu sunan ECONetic modeli, tüm Avrupa'da satışa sunuluyor.



Tırmanma Şampiyonası ikinci ayağı Kartepe'de yapıldı

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ikinci ayağı olan Kartepe Tırmanma Yarışı, Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü (KOSDER) tarafından Maşukiye Beldesi Kartepe Mevkii'nde gerçekleştirildi. Toplam 12,6 km asfalt etap olarak düzenlenen yarış, bu sene farklı olarak üç çıkış şeklinde organize edildi. 23 aracın kayıt yaptırıp start aldığı yarışta, 18 araç finiş görebildi. Kategori 4'te Renault Maxi Megane ile yarışan M.Cem Acar birinci oldu. Kategori 3'te birinci sırada podyum gören isim Lancer ile yarışan Tolga Çilingir oldu. Kategori 2'de birinciliği Honda Type R ile yarışan Tunç Tuncer elde etti. Kategori 1'i ise birinci sırada tamamlayan isim, Fiat Palio ile yarışan Barkın Şahin oldu.

Motokros heyecanı doruklara taşındı

Dünya Motokros Şampiyonası'nın İstanbul'da gerçekleşen üçüncü ayağı 12 Nisan Pazar günü İstanbul'daydı. Petrol Ofisi'nin ana sponsorluğunu yaptığı yarış Hezarfen Havaalanı'nda gerçekleşti. GP'nin toprak versiyonu olan Motokrosta aynı zamanda prototip ve son teknoloji ile üretilen motosikletler yarıştılar. Şampiyonaya toplam 72 yarışçı katıldı ve MX1'de 32, MX2'de ise 40 motokros sürücüsü mücadele etti. Yarışı 30.000 kişilik kalabalık bir izleyici grubu takip etti. Türkiye'de ilk defa gerçekleşen bu büyük organizasyona yoğun ilgi gösteren motosiklet tutkunları keyifli bir hafta sonu yaşadı. MX1 kategorisinde Yamaha ile yarışan İtalyan Antonio Cairoli birinciliği elde ederken, yine başka bir İtalyan sürücü David Philippaerts ikinci, Belçikalı Steve Ramon da üçüncü sırada yarışı tamamladı. MX2'de ise Amerikalı Zach Osborne zafere ulaşırken, Fransız Marvin Musquin ve Steven Frossard kendisine finiş podyumunda eşlik ettiler.



Klasik otomobiller, Turing 23 Nisan Rallisi'nde start aldı

Klasik Otomobil Kulübü'nün her sene düzenlediği ve FIVA B Event kategorisindeki 23 Nisan Rallisi, Turing ve Otomobil Kurumu desteğiyle bu sene 18-19 Nisan 2009 tarihlerinde İstanbul-Silivri ve İstanbul-Sapanca arasındaki parkurlarda gerçekleştirildi. 1946-1960 senelerine ait araçların yer aldığı Kategori E'de birinciliği 1950 model Chevrolet de Luxe ile Emre Ahsapoğlu-Elif Gökçe Vahapoğlu ekibi, 1961-1970 senelerine ait araçların yer aldığı Kategori F'de birinciliği 1968 model Mercedes 290 SL ile Aydın Harezi-Karel Depollo ekibi, 1971-1979 arası rallinin en genç otomobillerin yer aldığı Kategori G'de ise birinciliği 1975 model BMW 1975 ile Mehmet Ziya Özhamurkar-Birol Yücel ekibi elde ettiler. Rallinin genel klasmanında ise birinciliği Mehmet Ziya Özhamurkar-Birol Yücel ekibi, ikinciliği Barbaros Arnoğul-Sinan Arnoğul ekibi ve üçüncülüğü Aydın Harezi-Karel Depollo ekibi kazandı.



20. YIL ANISINA

Ferrari modifikasyonu konusunda uzman olan Novitec Rosso firması, yirminci yaş gününü TuLesto adını verdiği çalışma ile kutluyor.



rafini Stile işbirliği ile tasarlanmış. Son derece etkileyici bir görünüme sahip olan TuLesto'nun performans verileriye belki de görünümünden daha heyecan verici. İki süperşarj (kompresör) ile desteklenmiş 4.4 litrelik V8 motor, 8200 d/d'de 777 HP güç ve 6309 d/d'de 727 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 3.4 saniyede tamamlayan TuLesto, 22.6 saniyede 300 km/s hıza ulaşabiliyor. Otomobilin maksimum hızıysa 350 km/s'nin üzerinde olarak belirtiliyor. Sadece 11 adet üretilecek otomobilin fiyatı henüz açıklanmadı.

TULESTO'NUN FERRARI F430 BAZLI BİR OTOMOBİL OLDUĞU ARACIN SİLÜETİNDEN BELLİ OLUYOR. AMA SUNDUĞU PERFORMANS STANDART F430'UN BİR ADIM ÖTESİNDE.

Ferrari tuningi konusunda haklı bir üne sahip Alman Novitec Rosso, 20. yaş günü için hazırladığı TuLesto adlı çalışmayı tanıttı. Novitec Rosso'nun hazırlamış olduğu basın bülteninde Ferrari F430 ismi hiç anılmasa da, TuLesto'nun F430 baz alınarak üretildiğini az da olsa belli oluyor. Az da olsa belli oluyor dedik, çünkü TuLesto, modifiyeli bir Ferrari'den çok, yepyeni bir model kimliğinde.

462 cm uzunluğa, 204 cm genişliğe ve 122 cm yüksekliğe sahip TuLesto; Novitec ve Modena'da faaliyet gösteren İtalyan tasarım stüdyosu Luca Se-



EFSANE 45 YAŞINDA

Milyonlarca kişi tarafından “efsane” olarak tanımlanan Ford Mustang, Nisan 2009’da 45 yaşına bastı. Amerika’da şerefine dev bir doğumgünü organizasyonunun düzenlendiği Ford Mustang, hala gönüllerde olduğunu kanıtladı.

Yazı: Emre Anamur

Fotograflar: Ford Amerika Medya

Yıl 1964... Aylardan Nisan... Bir efsane doğdu... Tasarım Şefi Joe Oros tarafından çizilen ilk Ford Mustang üretil-di ve 2368 Amerikan Doları fiyatla satışa sunuldu. Ve Ford, yoğun talep karşısın-da hazırlıksız yakalandı. Yılın geri kalan 8 ayında 100.000 adet satılacağı tahmin edilerek pazara sunulan otomobil, ilk gün 22.000 sipariş aldı. 1964 yılı toplamındaki satış adedi ise 417.000 olarak gerçekleşti.



*45 YAŞINA BASAB
MUSTANG EFSANESİ,
MİLYONLARCA
TUTKUNUYLA DAHA
NİCE YILLAR AYAKTA
KALACAK.*

Aslında model yılı 1965

Nisan ayında Ford Mustang için Amerika'da düzenlenen 45'inci doğum-günü kutlamasında Mustang severlerin ortak konusu, otomobilin aslında 44 yıldır üretildiği idi. Çünkü 1964 yılının Nisan ayında üretilen ilk Mustang'in VIN'sinde (Vehicle Identification Number) 1965 model yılı yazılı. Ama formül basit: 1964'te Nisan ile Ağustos ayları arasında üretilen Mustang'lere 1964½ model deniyor. Fotoğraflarını gördüğünüz model de onlardan biri: Ford Mustang 1964½ Convertible.

1964½ ile 1965 modeller birbirinden farklı

1964 Nisan'ında üretilen orijinal Mustang, aradan altı ay gibi çok kısa bir süre geçmesine rağmen bazı değişikliklere uğradı. En önemli değişiklik elektrik sis-

teminde gerçekleştirildi. 1964½ modelde jeneratör kullanılırken, 1965 modelde alternatör kullanımına geçildi. Motorun silindir hacminde de farklılık vardı. 1964½ modeldeki 260 kübik inç'lik V8 motor, 1965 modelde yerini 289 kübik inç'lik V8 motora bıraktı.

Hep aranan otomobil oldu

Satışa sunulmasının hemen ardından inanılmaz bir taleple karşılaşan Ford Mustang, 1964'te Indianapolis 500 yarışının güvenlik otomobil, ardından yine 1964'te Goldfinger adlı James Bond filminin yıldızı oldu. 1966'ya gelindiğinde, inanılması güç ama, Ford Mustang satışı 1 milyon adedi çoktan geride bırakmıştı. Efsane otomobil Mustang, bugün hala en çok talep görenler listesinde, ama bu kez klasik olarak.





www.

e-otodergi.com

10'UNCU SAYIMIZI İNDİREN **16.337** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN **12. SAYISINI 2 HAZİRAN 2009**'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.