

WWW.

MAYIS 2010

SAYI:23

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



İLK SÜRÜŞ / İSPANYA'DA KULLANDIK

PEUGEOT RCZ

BMW 530d • DACIA DUSTER • VW TOUAREG • CITROEN C3 • HYUNDAI ix35 • NISSAN QASHQAI • SUZUKI ALTO • WRC TÜRKİYE RALLİSİ

Şaka gibi bir değerlendirme

Türkiye olarak Nisan ayının son günlerinde IMF ve Dünya Bankası'nın Washington'da gerçekleştirdikleri toplantıda "çevreci ülke" ilan edildik. Bunun nedeni ise fosil yakıtları (benzin, motorin vb.) çok pahalıya satıyor olmamız. Anlamak biraz zor ama mantık galiba şu: Doğaya zarar veren akaryakıt pahalı olursa az kişi kullanır, az kişi kullanırsa da çevreye az zarar verilir. Bunun sonucunda da vatandaşına dünyanın en pahalı akaryakıtını kullandıran bir ülke çevreci ilan edilir. Aslında bu haber, e-otodergi gibi bir otomobil dergisinden ziyade, mizah dergilerini ve yazarlarını ilgilendiriyor gibi geldi bana. Bu noktadan hareketle çok güzel varsayımlar yapabiliriz aslında. Mesela yollarımız araç trafiğine tamamen kapatılsa... Hiç trafik olmaz değil mi? O zaman trafiği en rahat ülke oluruz. Ayrıca dünyada hiç kaza olmayan) ülke olarak ödül bile verirler belki.

Tamam, anlıyorum. Bir şeyin pahalı olması, ona olan talebi doğal olarak azaltır. Ama bu tür bir uygulamayı, insanların kullanmaya mecbur oldukları bir şeyde gerçekleştirmek insafsızlıktan başka bir şey değildir. Konu edilen şey akaryakıt. Yani herkesin her dakika kullandığı bir meta. Aracı olanların kendi araçlarında, olmayanların da otobüs, minibüs, taksi vb. aracılığıyla kullanmak zorunda oldukları bir ürün. Bugün elma üreticisi bile ürününü tarladan markete kadar tüm safhalarında karayoluyla ulaştırıyor. Üstelik hava ve denizyolları da akaryakıtı bağımlı. Geriye bir tek demiryolu taşımacılığı kalıyor ki onun da hali maalesef ortada.

Sonuçta bu lüks tüketim malı değil ki, pahalı diye kullanmayalım. Akaryakıtta mecburuz ve fiyatı pahalı diye çevreci ilan edilmek istemiyoruz.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Profesyonel yaşam

Profesyonel kelimesi bir işi kazanç sağlamak amacıyla yapan veya bir işte ustalaşmış, uzmanlaşmış kişiler için kullanılır. Yani bir kişinin profesyonel olması o işte üst seviyede beceriye sahip olduğunun bir göstergesidir. Profesyonel futbolcu, profesyonel sürücü gibi. Her Türk'ün asker doğması gibi, her Türk aynı zamanda doğuştan sürücü ve şofördür. Ve muhtemelen birçok Türk erkeği de en iyi sürücü veya şoförün kendisi olduğunu düşünür. Tabi bu işi profesyonel olarak yapan taksici, minibüsçü gibi kişiler varsa bu kişiler çevrelerinde araç kullanımı konusunda en yetkin kişiler olarak kabul görürler. Bunlar nereden mi aklıma geldi? Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın Esnaf Strateji Belgesi adı verilen çalışma sonuçlarını internette okuduktan sonra. Rapor adeta sürücülüğün ülkemiz coğrafyasının temel esnaflık dalı olduğunun göstergesi. Bu verilere göre yaklaşık 1 milyon 912 bin esnafın 239.500'ü bakkal-büfeci-bayi. Bunu 122.000 esnaf ile minibüsçüler takip ediyor. Ama geçimini sürücülükten kazanan diğer gruplar eklendiğinde (yaklaşık 94.000 nakliyecisi, 83.000 kamyoncu, 75.000 taksici, 55.000 şoför, 32.760 otobüsçü) toplam rakam 460.000'i geçiyor ki, bu da toplamın neredeyse dörtte birine denk geliyor. Bu durumda da insanın aklına eğer bu kadar çok profesyonel sürücü varsa, neden bu kadar çok kaza oluyor sorusu geliyor. Her zaman "ben çok bilirim" diyenden uzak durmak bazı durumlarda daha iyi olabilir. Bunu da yıllar önce benim otomobil kullanmamı beğenmeyen bir dostumun bana ders vermek amacıyla otomobilin debriyajını yemesini ve sözde "kaldırma sıfır park etme"yi gösterirken aracı 25 cm'lik kaldırma çıkartmasıyla tecrübe etmiştim.

Mutlu bir ay dileklerimle

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yeni BMW 5 Serisi

BMW İletişim Merkezi
0212 337 66 22
www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure



BMW'nin tercihi
Castrol

KEYİF, NEFESİNİZİ KESECEK.

Keyif, karşı konulmaz olabilir. Tasarımcılarımız mükemmel stil ve performans için yola çıkarken tam da bunu amaçlamışlardı. Sonuç, tüm zenginliğiyle güç ve teknolojinin son noktasındaki verimliliği aynı motor kapağının altında sunan Yeni BMW 5 Serisi oldu. Büyüleyici gövde tasarımı ve buna uyumlu şekilde sürücüyü saran iç mekanı ile Yeni BMW 5 Serisi benzersiz bir sürüş vaat ediyor. Motoru çalıştırıp gaz pedalına dokunduğunuz anda bu vaadin gerçek olduğunu anlayacaksınız. Keyfin hikayesi şimdi Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda ve www.bmw.com.tr/5serisi'nde devam ediyor.

YENİ BMW 5 SERİSİ.
GÜZELLİĞİN KEŞFİ.

BMW EfficientDynamics
Daha az emisyon. Daha fazla sürüş keyfi.



HABERLER

- 08** Mercedes-Benz Concept Shooting Break
- 10** Volkswagen Phaeton
- 13** Mart 2010 otomobil satışları

İLK SÜRÜŞ

- 17** BMW 530d
- 21** Volkswagen Touareg
- 33** Peugeot RCZ

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 38** Nissan Qashqai 1.5 dCi
- 43** Citroen C3 1.6 HDi
- 48** Hyundai ix35 2.0 CRDi-R
- 53** Mazda MX-5
- 58** Suzuki Alto 1.0
- 62** Toyota Prius 1.8 VVT-i CVT
- 68** Renault Clio Grand Tour

MOTORSPORLARI

- 73** Formula 1 Malezya GP'si
- 76** Formula 1 Çin GP'si
- 79** WRC Türkiye Rallisi
- 86** Katar Moto GP

27**İLK SÜRÜŞ**
Dacia Duster**e-otodergi**

MAYIS 2010 - SAYI 23

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Suat Köksal
suatkoksall@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunanlar

İsa Demir, Nihat Karataş

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz



YENİ NISSAN QASHQAI ŞİMDİ DAHA ASİ, AMA HALA ŞEHİRLİ.

- Daha Sportif Ön Tasarım • Xenon Farlar • 18" Jantlar
- Nissan Connect Multimedya Sistemi • MP3 Çıkış • Bose® Ses Sistemi
- Isıtılmalı Deri Koltuklar • Akıllı Anahtar • 4x2 ve 4x4 Seçenekleri
- 1.6 Benzinli, 1.5 Dizel ve 2.0 Dizel Motor Seçenekleri

Belirtilen özellikler versiyonlara göre değişiklik gösterebilmektedir.

www.nissan.com.tr | NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20



SHIFT the way you move



Nissan Otomotiv A.Ş.



EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERECESİ

Elektrikli Renault Fluence hazır

İlk kez 2009 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gösterilen ve Türkiye'de üretileceği açıklanan Fluence Z.E., seri üretim versiyonuna kavuştu. Yüzde 100 elektrikle çalışacak otomobiller geliştirme ve üretme konusunda belki de en kararlı markalardan biri olan Renault, Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında 2011'in ilk yarısında üretmeye başlayacağı Fluence Z.E. (zero emission - sıfır emisyon) modeline son şeklini verdi. Öte yandan; fotoğraflarda seri üretime geçecek



tasarımıyla gördüğünüz elektrikli Fluence için ön sipariş alınmaya da başlandı. www.renault-ze.com web sitesi üzerinden alınan ön sipariş için herhangi bir para yatırmak gerekmiyor.

Renault Grand Scenic'e yeni motor

Renault'nun 5 ve 7 kişilik karoser seçenekleri sunan kompakt MPV modeli Grand Scenic, 130 HP gücünde 1.4 litre-

lik turbo benzinli motor seçeneğine kavuştu. 44.250 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan Grand Scenic 1.4T'de Expression ve Privilege olmak üzere iki donanım seviyesi bulunuyor. 1.4 turbo benzinli motorlu yeni versiyonda, tıpkı dizel versiyon gibi 5 ve 7 kişilik karoserlerden birini seçmek de mümkün. Renault Grand Scenic'in benzinli versiyonunda 1397 cc'lik 4 silindirli ve 16 supaplı turbo motora yer verilmiş. Otomobilin 100 km mesafedeki yakıt tüketim değerleri ise şöyle: Şehir içi 9.8 lt, şehir dışı 5.9 lt ve ortalama 7.3 lt.



Ezber bozan! Yeni Dacia Duster



29.990

TL'den başlayan fiyatlarla

3 YIL
GARANTİ
Veya 100 000 km

DACIA
GROUPE RENAULT

www.dacia.com.tr | **Büyük düşün, küçük öde**



"Arazi aracı pahalıdır" kuralı değişti. Yeni Dacia Duster, satın alırken ekonomik, düşük yakıt tüketimi ile kullanırken de ekonomik. Her türlü yol koşuluna uygun, çekici, sağlam ve güvenilir. Yeni Dacia Duster, Dacia Yetkili Satıcılarında sizleri bekliyor.

Fiyatlar, kampanya fiyatlarıdır. Ayrıntılı bilgi için www.dacia.com.tr veya Dacia Yetkili Satıcılarına başvurunuz.

Dacia'nın tercihi **elf**



Yeni Škoda Yeti



BİR CANAVAR YARATTIK GALİBA.

1.2 TSI MOTORDAN 105 BEYGİR GÜÇ

39.990 TL'DEN
BAŞLAYAN FİYATLARLA.

Škoda'nın yeni canavarı Yeti, inanılmaz motor gücü ve vahşi özellikleriyle aramızda...

• 1.2 TSI 105 HP motor, 175 nm tork • 7 ileri DSG otomatik şanzımanla kesintisiz sürüş keyfi • 2.0 TDI 170 HP gücünde dizel motor seçeneği ve 4x4 çekiş sistemi • ABS, ASR ve EDS sistemlerini bozuk zemin şartlarına uyarlayan Off-Road fonksiyonu • Elektronik Stabilite Programı (ESP) • Hill Holder yokuş kalkış desteği • AFS sistemli adaptif bi-xenon far sistemi • 1,18 m² yüzeye sahip panoramik sunroof • Varioflex koltuk sistemiyle genişleyebilen bagaj hacmi



• Škoda Yeti 1.2 TSI 105 HP Active modeli için kampanyalı anahtar teslim fiyatıdır. • İlandaki araç renk ve donanım özellikleri açısından farklılık gösterebilir.
• 2.0 TDI 140 HP ve 170 HP ve 1.2 TSI motorlar baz alındığında şehir dışı yakıt tüketimi 5,3-5,9 lt./100 km., ortalama CO₂ salınımı 154-159 g/km.'dir.

Škoda Türkiye distribütörü Yüce Auto A.Ş.

Yüce Auto A.Ş. bir Yüce Auto ve Doğu Otomotiv kuruluşudur.

Otomobilde **56** yıl

vdf Skoda Finans

www.skoda.com.tr

Detaylı bilgi için: (0212) 335 04 66

Mercedes-Benz'den Concept Shooting Break

Mercedes-Benz, Pekin'de düzenlenen Çin Otomobil Fuarı'nda Concept Shooting Break'i tanıttı. 2011 yılında yollarda göreceğimiz yeni CLS'nin bir ön hazırlığı niteliğinde olan konsept araç; SLS'i andıran radyatör ızgarası, uzun motor kaputu ve geriye doğru alçalan tavan çizgisiyle sportif çağrışımlar yapıyor. Concept Shooting Brake, yeni teknolojilere de ev sahipliği yapan bir otomobil. Bunlardan biri bu konsept otomobilin dünyanın ilk akıllı-adaptif LED far sistemine sahip olması. Adaptif far sistemi halen xenon farlarda kullanılsa da adaptif LED'li farlar ilk kez bu otomobilde kendisine yer bulmuş. Otomobildeki diğer bir yenilikse 3.5 litrelik, 306 HP güç ve 370 Nm tork üreten, son nesil piezo enjeksiyon sistemine sahip benzinli V6 motor.



CONCEPT SHOOTING
BREAK, MERCEDES-BENZ'İN
2011'DE ÇIKARTMASI
MUHTEMEL YENİ CLS
MODELİNİN BÖR ÖN
HAZIRLIĞI NİTELİĞİNDE.

Mercedes-Benz Actros yerli oluyor

Mercedes kamyon gamının en üst modeli olan Actros, 2010 yılı sonundan itibaren Aksaray'da üretilecek. Aksaray Kamyon Fabrikası'nda düzenlenen toplantıda konuşan Mercedes-Benz Türk A.Ş. Direktörler Kurulu Başkanı Wolf-Dieter Kurz, Actros ile ilgili kararı değerlendiren "Mercedes-Benz Türk ürettiği modellere amiral gemisi Actros'u da ilave ederek ürün gamını mükemmel hale getiriyor. Bu karar, Daimler'in Mercedes-Benz Türk'e ve Türkiye'ye olan güvenini gösteriyor" dedi



Makyajlı Nissan Navara bayilerde

Yollara çıktığı 2005 yılından bu yana 6500 adetlik satış rakamına ulaşan Nissan Navara, makyajlı versiyonuyla Nissan bayilerindeki yerini aldı. Tasarım

ve iç mekân özelliklerinin yanı sıra motoru da güçlenen Nissan Navara, 50.740 TL'den başlayan fiyatlarla Nissan bayilerinde otomobil severleri bekliyor. Nissan Navara'nın 2.5 litrelik dizel motoru 19 HP'lik güç artışıyla 4x2 SE versiyonunda 163 HP güç ve 403 Nm tork, 4x4 SE ve LE versiyonlarında ise 190 HP güç ve 450 Nm tork değerine ulaştı. Öte yandan, bu güç artışına karşın, aracın daha düşük yakıt tükettiği de gelen bilgiler arasında.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

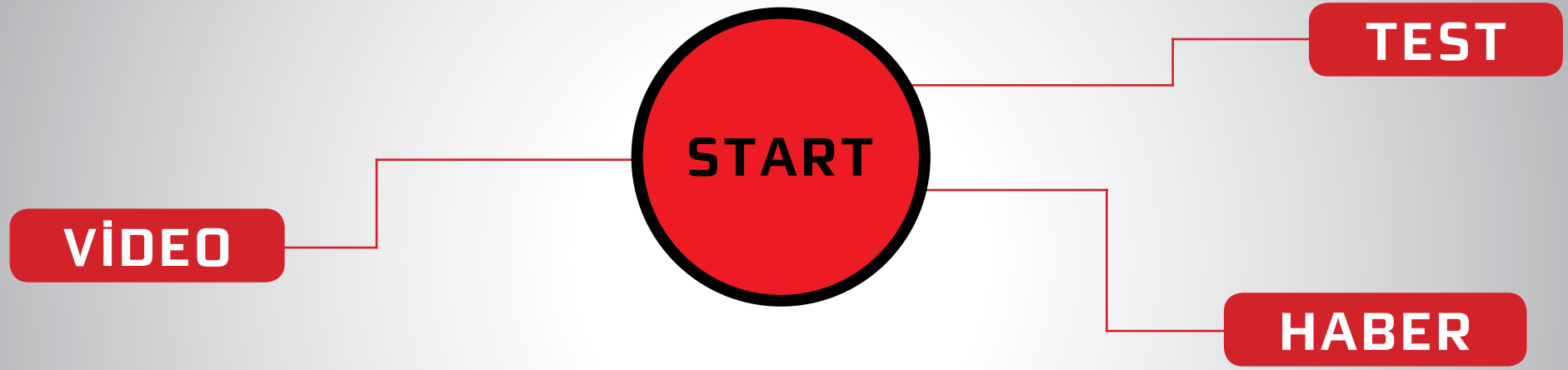
Volkswagen Phaeton'a yeni yüz

VW'nin amiral gemisi konumundaki VW Phaeton, Pekin'de düzenlenecek Çin Otomobil Fuarı'nda yeni yüzüyle sahne aldı. İlk defa 2002 yılı Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Volkswagen'in amiral gemisi konumundaki Phaeton, aradan geçen zaman içinde rekabet gücünü yitirmesinin yanı sıra, VW'nin yeni Golf, Polo ve Touareg gibi otomobillerinde uygulamaya başladığı yeni görsel kimliğin de uzağında kalmıştı. Bunun farkında olan VW, ürün gamındaki en üst model olan VW Phaeton'un makyajlayarak, yeni bir yüze kavuşturdu ve otomobili tazeledi. "Auto China 2010" fuarında tanıtılan yeni yüzlü Phaeton, Walter de Silva tarafından ortaya konan VW'nin yeni tasarım DNA'sı çerçevesinde hazırlanmış. Yatay ızgaralı radyatör ızgaraları sayesinde daha genişmiş hissi veren yeni yüzlü VW Phaeton'un LED'li aydınlatma grupları da diğer dikkat çeken değişiklikler arasında. Otomobildeki dikkat çeken diğer yeniliklerse Dynamic Light Assist (kamera destekli bir aydınlatma sistemi) ve Google ile entegre çalışabilen navigasyon sistemi. Bu sistemde istendiğinde harita ekranına Google'dan data alınabiliyor. 2011 model yılı olarak satılacak mak-

yajlı VW Phaeton'un 5.06 metre ve 5.18 metre uzunluğunda iki karoser seçeneği olacak. Makyajlı Phaeton'da güçleri 240 HP ile 450 HP arasında değişen bir turbodizel ve üç benzinli motordan biri tercih edilebilecek.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Adı da, üretim adedi de, fiyatı da 599

Sadece 599 adet üretilecek olan Ferrari 599 GTO'nun Türkiye fiyatı 599.000 Euro olarak açıklandı. 599XX konsepti baz alınarak geliştirilen ve Ferrari tarihinin en hızlı yol otomobili olarak dikkat çeken Ferrari 599 GTO, Nisan 2010 sonunda düzenlenecek Pekin Otomobil

Fuarı'nda gerçekleştirilecek. Tanıtım öncesinde, Ferrari'nin Türkiye distribütörü FerMas, Ferrari 599 GTO için sipariş almaya başladı. 670 HP'lik V12 motora sahip olan Ferrari 599 GTO, 335 km/s'nin üzerinde bir maksimum hıza ve 3.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansına sahip. Ferrari'nin Formula 1 tecrübesini yansıtan Ferrari 599 GTO'nun V12 motoru, 670 HP güç ve 620 Nm tork üretiyor. 1495 kg'lık boş ağırlığa sahip olan araçta F1 tipi şanzımana yer verilmiş. Ferrari 599 GTO'nun Türkiye fiyatı, adı gibi 599.000 Euro.



Ford Fiesta Sport geldi

Ekim 2008'de lansmanı yapılan ve Avrupa'da 2009 yılında 472.000 adetlik satışa ulaşan yeni jenerasyon Fiesta, 3 kapılı versiyonuna kavuştu. Fiesta Sport adı verilen yeni model, 33.650 TL'den başlayan fiyata sahip. Lansmanı Türkiye Rallisi'nde gerçekleştirilen

Ford Fiesta Sport'ta 1.6 lt benzinli motor bulunuyor. 120 HP ile Fiesta ailesinin en yüksek beygir gücüne sahip modeli olan Sport'un maksimum torku ise 152 Nm. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma performansı ise 9.9 saniye.



Yeni VW Touran'ın örtüsü kalktı

Leipzig Motor Show'da tanıtılan yeni Volkswagen Touran, yeni benzinli ve dizel motor seçenekleriyle iddialı bir kompakt MPV olmuş. Touran, kullanıcılarına 695 litrelik bir bagaj hacmi sunacak. Öte yandan bu hacim, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 1913 litreye kadar çıkıyor. İrili-ufaklı, kapaklı-kapak-sız toplam 39 adet eşya gözünün bulunduğu yeni Volkswagen Touran'da ikisi benzinli ve dördü dizel olmak üzere toplam altı motora yer verilecek.



Satışlar beklentilerin üzerinde

Bu yıl satışlar beklentilerin üzerinde bir grafik çiziyor. Mart ayındaki satışlar, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 16 seviyesinde düşüş gösterdi, ancak kimsenin morali bozuk değil. Mart'ta 10.786 adedi yerli, 23.172 adedi ise ithal olmak üzere toplam 33.958 adetlik satışa ulaşıldı. **Yazı: İsa Demir**

Otomobil satışları bu yıl beklentilerin üzerinde gerçekleşmeye başlayınca eldeki stoklar da çabuk tükendi. Ve bazı modellerde sıkıntılar oluşmaya başladı. Herkes bu yıl satışların düşük olacağını öngördüğünden fazla stoğa girmemişti. Gerçi Mart ayındaki satışlar geçen yılın aynı ayıyla karşılaştırıldığında yüzde 16 civarında bir düşüşü ifade ediyor; ancak şunu hatırlatmakta yarar var: Geçen yıl Mart ayında ÖTV indirimi başlamıştı.

Mart 2010'da 10.786 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 4290 adet satışla Mart ayında da birinciliğini devam ettirdi. 2689 adetlik satışa ulaşan Fiat ise, Hyundai'yi geride bırakarak ikinciliğe yükseldi. Hyundai 2399 adetlik satışla üçüncü oldu. İthal pazarda Mart ayında 23.172 adet satışa ulaşıldı. En sonunda sessizliğini bozan Ford, 3868 adet satışla liderliği ele geçirdi. Volkswagen 2904 adet satışla ikinciliğe düşerken, 2555 adet satışla Opel üçüncü oldu. Model bazında baktığımız zaman fazla bir şeyin değişmediğini gö-

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

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....2009 (Adet) 2010 (Adet)

Ocak	13.173	12.594
Şubat	14.492	20.651
Mart	40.622	33.958
Nisan	-	-
Mayıs	-	-
Haziran	-	-
Temmuz	-	-
Ağustos	-	-
Eylül	-	-
Ekim	-	-
Kasım	-	-
Aralık	-	-
Toplam	68.277	67.203

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1 Ford	3868	6815
2 Volkswagen	2904	7202
3 Opel	2555	4293
4 Hyundai	1904	3315
5 Toyota	1595	3894
6 Peugeot	1413	2530
7 Mercedes-Benz	942	1820
8 Chevrolet	924	2214
9 Nissan	920	1590
10 ... Citroen	798	1444
11 ... Dacia	622	1213
12 ... Audi	605	1142
13 ... BMW	505	1082
14 ... Honda	415	916
15 ... Kia	372	867
16 ... Fiat	353	645
17 ... Renault	332	622
18 ... Skoda	251	515
19 ... Seat	234	433
20 ... Mazda	227	435
21 ... Volvo	203	627
22 ... Chery	147	539
23 ... Land Rover	141	321
24 ... Mitsubishi	136	292
25 ... SsangYong	122	261
26 ... Suzuki	102	199
27 ... Geely	101	269
28 ... Tata	77	240
29 ... Proton	66	156
30 ... Subaru	63	163

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mart 2010	Ocak Mart 2010
31 ... Jeep	63	105
32 ... IKCO	32	37
33 ... MINI	31	41
34 ... Alfa Romeo	28	45
35 ... Lancia	25	34
36 ... Porsche	20	56
37 ... Daihatsu	17	68
38 ... Chrysler	15	47
39 ... Jaguar	14	31
40 ... Dodge	7	14
41 ... Ferrari	3	5
42 ... Lada	2	14
43 ... Maserati	2	5
44 ... Saab	1	2
45 ... Smart	1	2
46 ... Bentley	0	3
47 ... Lamborghini	0	1
Toplam	23.172	46.589

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1 Renault	4290	8497
2 Fiat	2689	4391
3 Hyundai	2399	5046
4 Honda	929	1764
5 Toyota	479	916
Toplam	10.786	20.614



A sınıfı kıpır kıpır

Son yıllarda en küçük otomobil sınıfındaki kıpırdanma gözlerden kaçmıyor. Model yelpazesi genişledikçe satışlar da artıyor. Özellikle büyük şehirlerde yaşayanlar, evin ikinci otomobili olarak da görülen A sınıfı otomobillere her geçen gün daha fazla ilgi gösteriyorlar. Bu kategoride Hyundai i10, Mart ayının lideri oldu.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Hyundai i10	47	75
2	Chevrolet Spark	19	88
3	Fiat 500	15	29
4	Peugeot 107	14	28
5	Suzuki Alto	12	12

Accent Era yine lider

Hyundai Assan Yurtiçi Satış ve Pazarlama Genel Müdürü Kurthan Tarakçıoğlu görevinden ayrıldı. Bakalım bu değişiklik ileriki aylarda Hyundai satışlarına nasıl yansıtacak? Mart ayında 2317 adetlik satış gerçekleştiren Hyundai Accent Era, yine en fazla satan otomobil oldu. Onun arkasından klasik olarak yine Renault Symbol geldi. Ford Fiesta atak yaparak Mart'ın üçüncüsü oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Hyundai Accent Era	2317	4864
2	Renault Symbol	1750	3474
3	Ford Fiesta	1698	2878
4	Hyundai Getz	1369	2350
5	Fiat Albea	1297	1946
6	Opel Corsa	965	1580
7	Volkswagen Polo	625	1627
8	Peugeot 206+	450	662
9	Renault Clio SW	373	472
10	Renault Clio HB	329	569



Araya Focus Sedan girdi

C segmentinde uzun zamandır Renault Fluence ile Toyota Corolla arasında kıyasıya bir rekabet yaşıyordu. Mart ayında bu ikilinin arasında Ford Focus Sedan girdi. Ancak yine Renault Fluence lider oldu. Toyota Corolla üçüncü olurken, Fiat Linea, Opel Astra HB ve Honda Civic, satışlarını arttırarak dikkat çektiler. Volkswagen Jetta ve Golf, satışlarını arttıramayınca gerilerde kaldılar.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Renault Fluence	1439	3247
2	Ford Focus Sedan	1403	2367
3	Toyota Corolla	1154	2845
4	Fiat Linea	1106	2058
5	Opel Astra HB	1013	1507
6	Honda Civic	929	1767
7	Chevrolet Cruze	582	1342
8	Volkswagen Jetta	558	1735
9	Volkswagen Golf	497	1288
10	Ford Focus HB	438	786



Kıyasıya rekabet

Şubat ayında liderliği geri alan Volkswagen Passat, Mart ayında da bu başarısını sürdürdü. Passat, 902 adetlik satışla birinci olurken, 572 adet satış gerçekleştiren Mercedes-Benz C Sınıfı her geçen gün iddiasını artırıyor. Bu iki model diğerleriyle arayı açarken, bir sonraki grupta Opel Insignia, Citroen C5 ve BMW 3 Serisi yer alıyor. Onları Peugeot 407, Renault Laguna ve Honda Accord takip ediyor.

E Sınıfı'ndan devam kararı

Mercedes-Benz E Sınıfı, Mart ayında bir önceki aya göre daha başarılı bir performans sergileyerek liderliğini devam ettirdi. Yeni BMW 5 Serisi, piyasaya iyi bir giriş yaptı ancak nasıl bir grafik çizeceğini önümüzdeki aylarda göreceğiz. Audi A6 Mart ayında BMW 5 Serisi ile aynı satış adedine ulaştı ancak ilk üç ayı değerlendirildiğimizde A6'nın biraz geride kaldığını görüyoruz.



D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Volkswagen Passat	902	1552
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	572	1111
3	Opel Insignia	227	497
4	Citroen C5	226	464
5	BMW 3 Serisi	203	449
6	Audi A4	154	285
7	Ford Mondeo	130	337
8	Toyota Avensis	105	312
9	Volvo S40	104	314
10	Peugeot 407	35	88

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Mercedes E Sınıfı	192	345
2	BMW 5 Serisi	146	302
3	Audi A6	146	264
4	Volvo S80	16	41
5	Jaguar XF	12	26



F segmentinde Mercedes-Benz e"S"iyor

Türkiye'de makam aracı olarak kullanılan otomobillerin başında Mercedes-Benz S Sınıfı geliyor. Devlet kademesindeki üst düzey yöneticiler ve özellikle başbakan, bakanlar, müsteşarlar ve general rütbesindeki insanlar ile parti yöneticilerinin öncelikli tercihi Mercedes-Benz S Sınıfı oluyor. Özel sektör yöneticileri ise daha çok BMW 7 Serisi'ni tercih ediyor. Audi bu kategoride pek de başarılı değil.

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Mercedes S Sınıfı	23	47
2	BMW 7 Serisi	11	24
3	Audi A8	2	5
4	Porsche Panamera	2	8
5	Jaguar XJ	1	1

Qashqai coştı bir kere

Şu anda Nissan markasının en fazla satan modeli olan Qashqai, aynı zamanda segmentinde de lider. Makyajlanarak iddiasını daha da arttıran Qashqai'nin ardından Volkswagen Tiguan geliyor. Mayıs ayından itibaren bu ikiliye ciddi bir rakip geliyor: Dacia Duster. Qashqai ile aynı motoru kullanan Duster, Renault'nun rüzgârını arkasına alarak bakalım başarılı olabilecek mi?



Range Rover hep önde

Mart ayında lüks araçların satışlarının ciddi oranda arttığını gözlemliyoruz. Bu da zenginlerin artık paralarını harcamaya başladıklarını gösteriyor. Ferrari'nin satışlarında bile patlama olması bu tezimizi iyice kuvvetlendiriyor. Bu kategorinin artık değişmez lideri Range Rover oldu gibi. Jeep Grand Cherokee ikinci olurken, yine Land Rover amblemini taşıyan Discovery üçüncü oldu.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Nissan Qashqai	683	1197
2	Volkswagen Tiguan	206	652
3	Honda CR-V	136	345
4	SsangYong Kyron	97	205
5	Chevrolet Captiva	77	258
6	Renault Koleos	55	90
7	Chery Tiggo	51	239
8	Audi Q5	51	122
9	BMW X1	50	89
10	Mitsubishi Pajero	41	57

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2010	Ocak Mart 2010
1	Land Rover Range Rover	68	129
2	Jeep Grand Cherokee	42	68
3	Land Rover Discovery	34	79
4	BMW X6	20	39
5	Volvo XC90	15	50

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

TARZ DEĞİŞİMİ

Sınıfının en sportif otomobilleri olarak bilinen BMW 5 Serisi, yeni nesliyle konfor katsayısını yükseltmiş. Kısa bir süre önce Türkiye’de satışına başlanan yeni BMW 530d’yi İstanbul Park’da kullandık.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Tarık Akagün / BMW Medya

SÜRÜCÜYE DÖNÜK TAŞARLANMIŞ KONSOL YÜKSEK KALİTE HİSSİNE SAHİP. 8 İLERİ ORANLI OTOMATİK ŞANZIMANA JOYSTICK TİPİ VİTES KOLUYLA KUMANDA EDİLİYOR.

BMW, sürekli farklı karoser çeşitleri üzerinde deneysel çalışmalar yapıp bunları hayata geçirirse de (X6, 5 Serisi GT...), 3 Serisi, 5 Serisi ve 7 Serisi gibi modeller markanın temel taşlarını oluşturuyor. 1972 yılında yollara çıktığından beri 6 nesilde 5.5 milyonu aşan satış rakamına ulaşan 5 Serisi, üst orta sınıf olarak tanımlanan ligin en önemli oyuncularından birisi.

6. nesli 2010 Cenevre Otomobil Fuarı'nda kamuoyuna gösterilen BMW 5 Serisi'nin Türkiye tanıtımı ise Nisan ayında yapılmıştı. İlk etapta 530d ve 535i versiyonları satışa sunulan yeni 5 Serisi'nin en kolay ulaşılabilir versiyonu olan 520d, 75.087 Euro'luk başlangıç fiyatıyla Haziran ayı içinde ülkemizde olacak. İstanbul Park'da düzenlenen basın test sürüşü aktivitesinde kullandığımız 530d ise 90.490 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip.

Tasarım

Eski BMW 5 Serisi, ilk çıktığı dönemde alışılmadık çizgisiyle otomobil severleri



ikiye bölmüştü. Bir kısım yeni tasarım anlayışına sıcak bakarken, diğerleri benimsememişti. Şimdiki tasarımsa daha ılımlı. Ufak bir 7 Serisi görünümünde olan yeni 5 Serisi; uzun motor kaputu, ön tampona yakın ön tekerlekler, C sütununun “Hofmeister kink” adı verilen ters açıyla iniş yapması gibi geleneksel BMW tasarım unsurlarını, iç-dış bükey yapısıyla ışık oyunlarına imkan veren kapı panelleri ve BMW'nin son dönemdeki görsel kimliğinin tamamlayıcı unsurlarından olan enine çizgili stop lambaları gibi yeni tasarım detaylarını başarılı şekilde bir araya getirmiş. Bu arada yeni 5 Serisi'nin 7 ile olan benzerliğinin sadece görsel olmadığını, yeni 5 Serisi'nin 7 Serisi platformundan türetildiğini de belirtelim.

BMW 5 Serisi'nin iç mekanı bir BMW'de olması gerektiği gibi. Sürücü odaklı kokpit kolay kullanımlı ve kalite hissi yüksek. Konu iç mekandan açılmışken orta konsoldaki renkli ekrandan müzik sistemi vs. gibi donanımların bilgilerini görebilmenin yanı sıra, gelişmiş kamera sisteminden (Surround view) aktarılan görüntülerin de izlenebiliyor. Otomobilin ön tamponunun iki yanında, yan aynalarda ve arkadaki kameradan alınan görüntülerle, park manevraları sırasında 360 derecelik bir görüş açısı sağlanıyor ve bu sayede daha rahat park etmek mümkün.

Sürüş özellikleri

Yeni 530d'nin 245 HP güç ve 540 Nm tork üretiyor. Bu değerler eskisine göre 10 HP ve 40 Nm daha fazla. Bununla birlikte eski 5 Serisi'nde kullanılan 6 ileri oranlı otomatik şanzıman yerini 8 ileri oranlı olana bırakmış. Yumuşak ve rafine bir çalışma karakterine sahip motor, performans ve ekonominin makul bir bileşimini sunuyor. BMW 530d İstanbul Park'taki virajlarda beklediğimizden daha fazla yana yatma eğilimi gösterse de, yol tutuş konusunda üst seviyede bir otomobil. Otomobili fazla zorladığınızda ilk tepkisini önden kayma olarak göstermesi sürüş zevkini bir miktar törpülese



**ARKA
KOLTUKLARDAKİ
DİZ MESAFESİ
ESKİYE GÖRE
İYİLEŞTİRİLMİŞ. YENİ
5 SERİSİ, 7 SERİSİ
PLATFORMUNDA
ÜRETİLMİŞ.**

de, bu fazla kafaya takılacak bir durum değil.

Sonuç

BMW 530d, eskisinden daha güçlü, 0-100 km hızlanmasında 0.5 saniye daha başarılı ve 100 km mesafede ortalama 0.4 lt daha az tüketiyor. Fakat bir BMW'den beklenen sportiflik hissi yerine konfor hissi daha ağır basıyor.

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



Katkılarından dolayı Tarık Dayı'ya teşekkür ederiz



BMW 530d

Fabrika verileri

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

- + Performans, teknoloji, konfor
- Azalan sportiflik

ASFALTTA SPORTİF, OFF-ROAD'DA BECERİKLİ



Antalya ve çevresinde kullanma fırsatı bulduğumuz yeni Touareg; sportif tasarımının altında, asfaltta adeta spor otomobil performansı, off-road'da ise maksimum beceri sergiliyor.

Yazı: Emre Anamur/Antalya

Fotoğraflar: Volkswagen Medya

Yeni Touareg'i, 30 ülkeden 500'ün üzerinde VW yetkili satıcısının katılımıyla Antalya'da gerçekleştirilen ve Volkswagen AG tarafından yaklaşık 1 milyon Euro harcanan uluslararası bölge lansmanının ardından, hem asfalt hem de off-road'dan oluşan 136 km'lik bir parkurda kullanma fırsatı elde ettik. Türkiye'de Haziran ayında satışa sunulacak olan otomobilin yepyeni tasarımı, teknolojik özellikleri, performanslı motoru, lüks ve kaliteli iç mekanı, opsiyonlarla zenginleştirilebilen yüksek donanım özellikleri ve bir SUV'da dünyada ilk kez sunulan 8 kademeli otomatik şanzımanı beğenimizi kazandı.

500.000 adedi geride bıraktı

Volkswagen'in ilk SUV modeli olan Touareg, şu ana kadar tüm dünyada 500.000 adedin üzerinde satılmış. Bu rakamın yaklaşık 1500 adedi de Türkiye'de plakalanmış. İkinci jenerasyonuna kavuşan araç, bu başarılı grafiği arttırarak sürdürmeyi amaçlıyor. Yeni Touareg'in ön tasarımı, Golf VI ile başlayan yeni marka yüzüne sahip ve son derece güzel. LED'li gündüz farları, otomobile hoş bir görünüm sağlıyor. Arkaya doğru gidildikçe yükselen omuz çizgisi ile alça-

lan tavan çizgisi, belirli ölçüde bir tezat oluşturarak güçlü ve sportif bir karakter oluşturuyor. Sunumda gösterilen ve otomobile yukarıdan bakıldığında coca-cola şişesinin yanı sıra kadın vücudunu andıran tasarım hayli ilginç. Arka camın eskisine oranla hem yanlardan hem de üstten basılmış olması, genel sportif karakteri destekleyen ama arka görüşü es-

kisine oranla kısıtlayan bir özellik. LED'li stop lambaları, özellikle gece sürüşlerinde arkanızdan gelenlere görsel şölen yaşıyor. 4795 mm uzunluğa, 1940 mm genişliğe ve 1709 mm yüksekliğe sahip olan yeni Touareg, bu değerlerle eski modelden 41 mm daha uzun, 12 mm daha geniş ve 17 mm daha alçak. Bu sayede rüzgar direnç katsayısı 0,35 Cd'ye

*OTOMOBİLİN ÖNDEN
GÖRÜNÜMÜ ESKİSİNE GÖRE
DAHA SPORTİF. KAROSER
ESKİSİNDEN DAHA UZUN,
DAHA GENİŞ, DAHA ALÇAK
VE 208 KG DAHA HAFİF*



düşmüş. Burulma direnci artırılan aracın toplam ağırlığında elde edilen 208 kg'lık hafifleme, hem performans hem de yakıt tüketimi için iyileştirme anlamına geliyor. Aracın bagaj hacmi, standart kullanımda 580 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1642 litreye kadar çıkıyor.

İç mekân kaliteli ve konforlu

Yeni Touareg'in iç mekânı da yenilenmeden nasibini almış. Özellikle ön konsolun açısının değiştirilmiş olması (daha dikti, şimdi daha küçük açılı bir şekilde iniyor), hem buradaki birimlerin daha rahat görülmesini sağlıyor hem de kullanımı kolaylaştırıyor. Yeni direksiyon simidi, hem tasarımı hem de verdiği direkt tepkilerle beğenimizi kazandı. Yüksek malzeme ve işçilik kalitesinin göze çarptığı lüks kokpitte, eşya gözü ve bardaklık konusunda herhangi bir sorun bulunmuyor. Koltuklar rahat, hem önde hem de arkada geniş diz, baş ve omuz mesafeleri bulunuyor. Ancak şaft tüneline dolayısıyla arka koltuk sırasının orta tarafında zeminin yüksek olması, ortadaki koltuğa oturacak kişinin ayakları için sorun olabilir. Öte yandan hem önde hem de arkadaki yolcular için ayrı ayrı sıcaklık ayarlarına ve üfleme kanallarına sahip olan klima, etkin ve hızlı çalışarak konforu artırıyor.





YENİ TOUAREG'İN ANTALYA'DAKİ LANSMANINA e-otodergi ADINA EMRE ANAMUR KATILDI. OTOMOBİLİN İÇ MEKANİ VE ÖZELLİKLE DE KOLTUKLAR, KONFOR KONUSUNDA ÖNE ÇIKIYOR.



ÖN KONSOLDA YER ALAN EKRAN; NAVİGASYON, SES SİSTEMİ, GERİ GÖRÜŞ KAMERASI GİBİ BİRÇOK İŞLEVE SAHİP.

Çevreci SUV'a doğru adım adım

Yeni Touareg'de, eskiden de olduğu gibi 3.0 litrelik V6 TDI motor görev yapıyor. 240 HP gücündeki motorun maksimum torku ise 2000-2250 d/d aralığında 550 Nm. Araca 218 km/s'lik maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s performansı ise 7.8 saniye. Motorda çevrecilik konusunda aşama kaydedilmiş. Ortalama yakıt tüketimi 7.4 lt/100 km olarak açıklanan yeni Touareg, bunu yeni tasarım sayesinde azalan rüzgar direnç katsayısının yanı sıra azalan ağırlığa, yeni şanzımana, Bluemotion teknolojisine ve Start&Stop sistemine borçlu. Yeni Touareg'in karbondioksit salınımı ise 195 g/km. VW mühendislerinin bir müdesi ise hibrid teknolojiye Touareg. Daha düşük yakıt tüketimi ve salınımına sahip bu aracın, Türkiye'de yıl sonuna doğru satışa sunulması bekleniyor.

Bir SUV'da ilk kez 8 kademeli otomatik şanzıman

Yeni Touareg'in en çarpıcı özelliklerinden biri, dünyada bir SUV'da ilk kez görev yapan 8 kademeli otomatik şanzıman. Son derece konforlu vites değişimlerine şahit olduğumuz bu yeni teknoloji, elbette yakıt tüketiminin düşmesinde de önemli bir etken. Hızlı ve sarsıntısız vites değiştiren şanzıman, istendiğinde sürü-

cü tarafından da kumanda edilebiliyor. Asfaltta gerçeğe dönüştürdüğümüz sürüşte, aracın sportif kabiliyetini ve viteslerin manuel olarak arttırılıp azaltılmansın verdiği zevki gördükten sonra, kendimizi "keşke direksiyon simidinde vites değiştirme kolcukları olsaydı" demekten alamadık.

Yolda binek araç, arazide off-road'cu

Yeni Touareg, Antalya'nın güneşli gökyüzü ve güzel asfaltında gerçekleştirdiğimiz sürüş boyunca hem performansı hem de konforuyla öne çıktı. Konforlu süspansiyon sistemiyle sürücü ve yolcularını uzun yolculuklarda dahi yormayacak olan otomobilde, opsiyonel olarak elektronik amortisör kontrollü havalı süspansiyon da satın alınabiliyor. Sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi 4Motion'a sahip olan Touareg, eski neslinde olduğu gibi, bu versiyonunda da off-road konusunda iddialı. Kısa ve hafif arazi kıvamında bir test sürüşü gerçekleştirmiş olsak da, hem önceki deneyimlerimizden hem de aracın sahip olduğu karoser özelliklerinden (45 derece tırmanma eğimi, başarılı uzaklaşma, yaklaşma ve karın açıları, yerden yükseklik vb.) off-road'da ne kadar kabiliyetli olduğunu biliyoruz. Öte yandan, Touareg'le ağır arazide yol



almak isteyenler için, ön tasarımı ve bazı karoser özellikleri (açılar) daha farklı olan bir versiyon da satın alınabilecek. En az 83.900 Euro'ya satın alınan lüks bir SUV'la arazi girmek isteyen olur mu o da ayrı bir tartışma konusu elbette.

Opsiyonlarla zenginleşen donanım

Yeni Touareg'in baz fiyatı 83.900 Euro olarak açıklandı. Ancak araç için uzun bir opsiyon listesi bulunuyor. Bu nedenle, en dolu Touareg'in fiyatı 105-110.000 Euro'lara kadar çıkabiliyor. Donanım listesinin bazı satır başları ise şunlar: Dinamik far destekli çift xenon farlar, LED'li gündüz farları, panoramik cam tavan, havalı süspansiyon, hıza duyarlı hız sabitleyici, şerit değiştirme asistanı, kuş bakışı görüntü sunan gelişmiş kamera sistemi, şerit takip asistanı, elektrikli ba-

gaj açma-kapama sistemi, 18 ya da 19 inç'lik jantlar (standartta 17), gümüş tavan rayı, anahtarsız giriş sistemi, iç mekanda özel ahşap dekor, navigasyon, iPod ve USB girişi vb.

Hedef bu yıl 250 Touareg

Doğuş Otomotiv'in, Haziran ayında Türkiye yollarına çıkacak olan yeni Touareg satış hedefi bu yıl için 250 adet olarak açıklandı. Bir tam yıllık hedef ise 500 adet. Lansmanda bir sunum gerçekleştiren Doğuş Otomotiv Binek Araç Genel Müdürü Vedat Uygun, Volkswagen'in Türkiye pazarındaki hedefini ise, en geç 2011 yılında 3'üncülük olarak ifade etti. 2009 yılını Türkiye'de yüzde 7,2 pazar payıyla kapatan marka, bu payı 2010'da yüzde 8,2'ye, 2011'de ise yüzde 10'a çıkarmayı hedefliyor.

Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI

Fabrika verileri

Motor:	2967 cc, 6 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	8 kademeli otomatik
Maksimum güç:	240 HP @ 4000-4400 d/d
Maksimum tork:	550 Nm @ 2000-2250 d/d
Maksimum hız:	218 km/s
0-100 km/s:	7.8 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4795 / 1940 / 1709 mm
Bagaj hacmi:	580-1642 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.8 / 6.5 / 7.4 lt/100 km
Baz fiyat:	83.900 Euro (4 Mayıs 2010)

- + Performans, şanzıman, direkt direksiyon, teknoloji
- Opsiyonlarla artan fiyat

DOĞUŞ OTOMOTİV'DEN
YAPILAN AÇIKLAMAYA
GÖRE BU YILIN SONUNA
KADAR 250 ADET TOUAREG
SATILMASI HEDEFLENİYOR.



HAYALDEN GERÇEĞE

Dacia'nın merakla beklenen SUV'u Duster'ın 4x2 ve 4x4 versiyonlarını Fas'ta düzenlenen basın test sürüşünde kullandık. Makul başlangıç fiyatına sahip Duster, birçok kişinin SUV sahibi olma hayalini gerçeğe dönüştürmeyi hedefliyor.

Tarık Akagün / Fas-Marakeş



Gösterişli yapıları, insanlara verdikleri güven duygusu ve trafiği yukarıdan takip etme olanağı sağlama gibi nedenlerden dolayı son yıllarda birçok kişinin hayalini bir SUV sahibi olmak süslüyor. Fakat SUV denilince akla yüksek fiyat etiketlerinin gelmesi, nispeten ucuz olanlarının ise iç hacim konusunda yeterince başarılı olamamaları nedeniyle birçok kişinin bu hayallerine ulaşması, diğer otomobillere göre biraz daha zordu. “Zordu” diyoruz, çünkü Dacia Duster ulaşılabilir arazi aracı olması amacıyla tasarlanmış ve üretilmiş bir otomobil. 4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Duster’da 1.6 litre 105 HP benzinli (4x2 ve 4x4), 1.5 dCi 85 HP (sadece 4x2), 1.5 dCi 110 HP (sadece 4x4) motor seçenekleri mevcut. Fas’ta düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda Duster 1.5 dCi 85 4x2, Duster 1.5 dCi 110 4x4 ve Duster 1.6 105 HP 4x2 modellerini kullanma fırsatı bulduk.

Tasarım

Duster tasarım olarak bir 4x4 müşterisinin isteyeceği özellikleri sunuyor.

Yani gösterişli ve sağlam bir duruşu var. Özellikle geniş çamurluk dodikleri otomobilin sağlam duruşunu pekiştiren en önemli tasarım unsurlarından biri. Ön süspansiyon sistemi Sandero’daki gibi McPherson (zor koşullara daha uygun hale getirilmiş) olan Duster’ın arka süspansiyon sistemi 4x2 ve 4x4 versiyonlarda farklılık gösteriyor. 4x2 versiyonlarda Logan MCV’den türetilmiş H tipinde bir arka aksa sahip Duster; 4x4 versiyonlarda yeni tasarlanmış çok kollu bir arka süspansiyon sistemine sahip.

Dacia Duster’ın kullanımı nasıl?

Test sürüşüne ilk olarak Laureate donanım seviyesindeki 1.5 dCi 85 HP 4x2 ile başladık. Sade ve anlaşılır kumandalar, sert plastikler diğer Dacia’lar gibi bu otomobilde de mevcut. Fakat Laureate donanım seviyesinde iç mekana zenginlik katan donanımlar eklenmiş olması görsel çekiciliği arttırmış. Bu histe parlak kahverengi konsol kaplamalarının yanı sıra, opsiyonel olarak sunulan deri kaplı direksiyon simidinin (opsiyonel) de payı



DUSTER'IN İÇ MEKANI SANDERO VE LOGAN'DAN TANIDIK. KULLANILAN SERT YAPILI PLASTİKLER KALİTE HİSSİNEN ÇOK, SAĞLAM BİR HİS VERİYOR. KONSOL DOĞAL OLARAK KAFA KARIŞTIRMAYACAK KADAR SADE.

olduğu bir gerçek. Bu arada Laureate donanım seviyesinde deri döşeme ve ESP gibi opsiyonların da alınabildiği de söyleyelim.

Duster'daki 1.5 dCi turbodizel motor ailesi, hem Renault, hem Nissan, hem de Dacia ürün gamında ekonomisi ve güvenilirliği ile kendisini kanıtlamış bir gam. Burada asıl merak edilen konu doğal olarak 85 HP güç ve 200 Nm tork üreten 1.5 dCi'nin Duster'da nasıl performans göstereceğiydi. Açıkça söylemek gerekirse 1.5 dCi 85 HP, Duster'ı taşıırken bir zorlanma belirtisi göstermedi. Makul bir çekiş gücüne sahip Duster 1.5 dCi 85 HP 4x2'de bizi asıl etkileyen nokta motorun çekişinden çok, otomobilin vermiş olduğu sağlamlık hissi oldu. Yüksek yapısı ve yüksek profilli lastikleri nedeniyle asfalt kullanımlarda doğal olarak B platformu kullanan diğer modeller (Logan, Sandero, Clio...) kadar stabil olmasa da, bu durumun tedirginlik verecek seviyede olmadığını belirtelim. Buraya kadar her şey beklediğimiz gibi... Fakat asıl şaşırtıcı olan nokta Duster'ın bozuk yollara olan uyumu oldu. Bu arada "bozuk yol" deyimini neredeyse tarla halindeki taşlı -



toprak yollar için kullandığımı belirtmeliyim. Hiçbir çukurda, tümsek, kayada hız kesmeden geçip gittiğimiz Duster'ın gerek iç mekanından, gerekse süspansiyon sisteminden olumsuz hiçbir ses gelmedi.

Duster 1.5 dCi 85 HP 4x2 ile yaklaşık 1.5 saatlik bir sürün ardından, Duster 4x4'ü deneyeceğimiz off-road parkuruna geldik. 35 dereceyi bulan sıcaklıkta gerçekleştirilen bu sürüşte Duster 1.5 dCi 110 HP 4x4'ün arazi yeteneklerini yakından tanıdık. Kullandığımız araçlar Ambiance donanım seviyesinde olduğundan, Laurate donanım seviyesinden farklı olarak gövde renginde tampona sahip değillerdi.

4x4 sistemi Nissan'dan

Duster'ın 4x4 düzeneği Nissan'dan alınmış. Nissan Qashqai, X-Trail gibi modellerde olduğu gibi çevirmeli bir düğmeyle kumanda edilen sistemde Auto, Lock ve 2WD olmak üzere üç seçenek sunuluyor. Auto seçeneğinde normalde önden çekişli olarak ilerleyen otomobil, ön lastiklerde çekiş kaybı meydana geldiğinde bunu algılayarak gerektiği kadar gücü arka tekerleklere aktarıyor. 2WD seçeneğindeyse otomobil tamamen önden çekişli olarak yol alıyor ve bu sayede daha düşük tüketim hedefle-

niyor. Lock modu ise arazi (kum, çamur, kar vs.) kullanımında tercih edilmesi gereken seçim. Lock modunda aktarmanın sürekli 4x4 olmasının yanı sıra, gaz pedalı ve fren pedalı tepkileri de arazi kullanımına daha uygun hale getiriliyor. Bu seçimde ön ve arka akslar arasında güç dağılımı sürekli olarak yüzde 50-50.





ÇEVİRMELİ BİR DÜĞMEYLE KUMANDA EDİLEN 4X4 SİSTEMİ NISSAN MODELLERİNDEN TANIDIK. FAS'TA DÜZENLENEN ORGANİZASYONA

210 mm'lik yerden yüksekliği (4x2'lerde 205 mm), 30 derecelik yaklaşma, 36 derecelik uzaklaşma ve 23 derecelik rampa açısıyla ortalama bir kullanıcının arazide karşılaşacağı engellerin üstesinden rahatlıkla gelebilecek yapıda. Zaten bunu fotoğraflardan da görebilmek mümkün. Bunun dışında Duster, kısa birinci vites oranıyla da arazi kullanımı için büyük esneklik sağlıyor. TL8 kodlu yeni 6 ileri oranlı şanzımana sahip Duster bu sayede gaz pedalına basmadan fazla dik olmayan tepeleri

aşabiliyor. 1. Viteste 1000 d/d'deki 5.79 km/s'lik hız da özellikle yavaş gidilmesi gereken yerlerde kullanım kolaylığı sağlıyor.

Duster uluslararası test sürüşü organizasyonunda ayrıca önden çekişli 1.6 benzinli Duster'ı da kullanma şansını bulduk. 105 HP güç ve 148 Nm tork üreten bu motor, Duster'ın giriş seviyesini oluşturuyor. 1.6 benzinli motor esneklik bakımından 1.5 dCi'ların gerisinde kalsa da, uygun vites seçildiğinde devir çe-

virmekte zorlanmıyor ve 4x2 versiyonda 165 km/s'lik maksimum hıza ulaşır, 0-100 km/s hızlanmasını 11.5 saniyede tamamlıyor.

Fiyat

Dacia Duster iki farklı aktarma (4x2 ve 4x4), üç farklı motor (1.6 16V 105 HP, 1.5 dCi 85 HP, 1.5 dCi 110 HP) ve üç farklı donanım seviyesine (Duster, Ambiance, Laureate) sahip. En hesaplı seçenek olan baz Duster 1.6 16V 4x2 29.990 TL'lik etikete sahipken, en üst donanım Laureate

1.5 dCi 110 HP 4x4, 44.000 TL'lik fiyata sahip.

Sonuç

Dacia Duster, birçok kişinin hesaplı, makul iç hacim sunan SUV hayalini gerçeğe dönüştürebilecek özellikte bir araç. Asfalt kullanımında stabilite konusunda ufak ödün veren Duster'ın en büyük artısı sağlamlık hissi oldu.





Dacia Duster

1.6 16V 4x2

1.5 dCi 85 HP 4x2

1.5 dCi 105 HP 4x4

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 16 V, 4 sil.	1461 cc, 8V, 4 sil.	1461 cc, 8V, 4 sil.
Maks. güç:	105HP@5750 d/d	85HP@3750 d/d	109HP@4000 d/d
Maks. tork:	148Nm@3750 d/d	200Nm@1900 d/d	240Nm@1750 d/d
Maks. hız:	165 km/s	155 km/s	168 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn	13.9 sn	12.5 sn
Boyutlar:	4315 / 1822 / 1695 mm (1625 mm tavan barı hariç)		
Boş ağırlık:	1160 kg	1180 kg	1294 kg
Bagaj hacmi:	475 lt	475 lt	408 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	9.7/6.4/7.5 lt/100 km	5.7/4.9/5.1 lt/100 km	6.5/5.3/5.6 lt/100 km
Baz fiyat:	29.990 TL	34.700 TL	44.000 TL

- + Fiyat, bozuk yola uyum, sağlamlık hissi
- Yetersiz baz donanım, otoyolda stabilite hissi

200 YILLIK EVRİM: RCZ

İkinci dalya... Kolay değil. Fransız aslanı 200'üncü yaşını yeni modellerle kutlamaya hazırlanırken RCZ bu şovun ilk sahnesinde yer alıyor.

Yazı: Nihat Karataş/Logrono-İspanya - Fotoğraflar: Peugeot Medya



Peuugeot için yeni bir çağın başlangıcı, tabii ki yeni modellerle oluyor. Endüstriyel tarihi 200 yıla dayanan bu köklü marka, birkaç küçük dokunuşla modernleştirdiği logosunu da ilk olarak yeni çağın ilk modeli olan RCZ'nin kaputunda sergiliyor. Çok satan özel bir otomobil konseptiyle yollara çıkan Peugeot RCZ, model adı içerisinde yer almayan tek ve çift sıfırlarla da farklılaşırken, Peugeot 308 ve Citroen C4'ün de kullandığı "platform 2" üstünde inşa edilmiş.

Eylül 2007'deki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda konsepti sergilendikten sonra kısa bir süre içinde üretim versiyonu hazırlanan ve yollarla buluşan RCZ, Avusturya'nın Graz şehrindeki Magna Steyr tesislerinde üretiliyor. Keyifli bir sürüş vaat eden ve yeni bir anlayışla tasarlanan Peugeot RCZ, 2+2 kişilik oturma düzeniyle kompakt bir coupe olarak Peugeot soyağacındaki yerini aldı. Avrupa'da 23.000 Euro civarından başlayıp 28.000 Euro'ya ulaşan fiyatlarla etiketlenen RCZ'nin ekonomik bir coupe oluşu, genlerinden gelen doğal rakibi Audi TT'nin yanında onu VW Scirocco ile de karşı karşıya getiriyor.



Sportif tasarımını 1.6 lt turbo 156 HP ve 200 HP'lik iki benzinli ve 2.0 lt 163 HP'lik dizel motorlarla tamamlayan RCZ'nin sadece küçük benzinli motoruyla 6 kademeli otomatik şanzıman sunuluyor. Diğer motor seçeneklerinde ise sadece 6 ileri manuel şanzıman kullanılıyor.

Egzotik bir tasarım

Bu otomobil, sportif ve şık olmak için üretilmiş. Konsept modelin etkileyiciliğini üretim versiyonunda da korumayı amaçlayan tasarımcılar bunu başarırken alüminyum gövde kirişleri, içe doğru eğimli arka cam ve double-bubble olarak adlandırılan tavanıyla hiçbir rakibinde olmayan tasarım özellikleri sunuyor. Ayrıca RCZ'nin geniş arka tamponu ve içeriden bir tuşla açılan gizli arka spoyleri de şık tasarım ayrıntıları arasında. Otomobilin dış tasarımında eleştirilebilecek tek nokta ise önden 308'e oldukça fazla benziyor oluşu.

İç mekânı otomobilin dışına göre daha mütevazı olan RCZ'nin kabini diğer Peugeot modellerinden tanıdık öğelerle do-



natılmış. Ortadaki havalandırma ızgaralarının arasına konumlandırılmış analog saat ise RCZ'ye elit bir hava katarken; RCZ, malzeme kalitesi yönünden de Alman rakipleriyle kolaylıkla baş edebilecek seviyede.

Sportif sürüş pozisyonu ve 2+2 kişilik oturma düzeniyle özellikle önde kullanicılarına çok daha rahat bir alan sunan

RCZ'nin arka kısmı ön tarafa göre daha dar. Fakat bu darlık yine de RCZ'nin içerisinde dört kişi seyahat edemeyeceğiniz anlamına gelmiyor. Coupe olmasına karşın 384 lt gibi geniş bir bagaj hacmi sunan RCZ, arka koltukların da yatırılmasıyla toplam 760 lt bagaj kapasitesine ulaşıyor. Yani dört kişi bagajlarıyla birlikte biraz sıkışık da olsa RCZ'yle tatil planlayabilirler.

RCZ'NİN İÇ MEKAN TASARIMI, EGZOTİK DIŞ TASARIMA GÖRE DAHA MÜTEVAZİ BİR KARAKTERE SAHİP.



Tam Türkiye'ye göre

İspanya'da 1.6 lt 200 HP'lik benzinli versiyonunu kullandığımız RCZ'nin benzinli motor seçenekleri düşük silindir hacimleri nedeniyle ülkemizde vergi dilimi avantajına da sahip olacaklar. 200 HP'lik motor, şuan ürün gamının en üstünde yer alırken RCZ'ye tasarım karakterine en uygun sürüşü de kazandırıyor. Turbo desteğiyle 5500 d/d ile 6800 d/d arasında 200 HP güç üreten motor, 275 Nm'lik maksimum torkunuysa 1700 d/d'den itibaren 4500 d/d'ye kadar taşıyabiliyor. Çok geniş bir banтта hem torkunu hem

de gücünü üreten bu motorla RCZ, gerçekten tam bir keyif ve sürücü otomobili ünvanını hak ediyor.

Yola çıktığınızda ilk olarak RCZ'nin keyifli yönüyle karşılaşıyorsunuz. Pek tutunma problemi yaşamazken RCZ'nin başarılı yol tutuşunun anahtarı süspansiyon geometrisi ve ağırlık dağılımından oluşuyor. Aracı limitlerine çıkarttığınızda ise gerçek bir spor otomobil gibi davranmadığını görüyorsunuz. Gaza fazlaca bastığınız her an önden kaymaya başlayan RCZ, bu noktada sportif hissini kay-

bediyor. Net direksiyonu ve diğer hiçbir Peugeot modelinde olmadığı kadar hisli ve sportif şanzımanıyla başarılı bir sürüş karakterine imza atan RCZ, orta sertlikteki süspansiyonları ile 18 inç'lik standart ve 19 inç'lik opsiyonel lastik takımlarıyla bozuk yollar için sert fakat pürüzsüz asfalt için rafine bir karaktere sahip. Frenleriyle de bizi hayal kırıklığına uğratmayan RCZ, Türkiye yollarına nasıl adapte olacak bilinmez ama Avrupa yolları için keyif ve sportifliği tadında yaşıyor.

*GÖSTERGE BİRİMLERİ
SPORTİF TASARIMI
DESTEKLİYOR. ENTEGRE
KAFALIKLARA SAHİP
ÖN KOLTUKLARIN YAN
DESTEKLERİ YETERLİ. 2+2
KİŞİLİK ARACIN ARKA
KOLTUĞUNDAKİ DİZ
MESAFESİ SINIRLI.*

Satın almalı mı?

Kesinlikle evet. Tabii farklı olmak istiyorsanız. Bunun yanında keyifli bir sürüş ve üzerinize çevrilecek bakışlar da cabası. Görünümüyle rakiplerinin bir adım önüne geçen Peugeot RCZ, motor seçenekleri ve sürüş karakteriyle de tatminkâr bir seviyede bulunuyor.

RCZ kısaca farklı bir otomobil. Kullanımı keyifli ve sportif. Peugeot Türkiye Genel Müdürü Jean-Pierre Vieux, Temmuz ayında Türkiye yollarına çıkacak olan RCZ'nin fiyatının 70-80.000 TL civarında olacağını ve bu yılın sonuna kadar 250-300 adet RCZ satmayı hedeflediklerini açıkladı. RCZ'nin yıllık satış hedefi ise 600-700 adet.

**Peugeot RCZ 1.6 THP 200****Fabrika verileri**

Motor:1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman:6 ileri manuel
 Maksimum güç:200 HP @ 5500-6800 d/d
 Maksimum tork: 275 Nm @ 1700-4500 d/d
 Maksimum hız:237 km/s
 0-100 km/s:7.5 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.):4287 / 1845 / 1359 mm
 Bagaj hacmi: 384-760 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 9.1 / 5.6 / 6.9 lt/100 km
 Baz fiyat:Henüz belli değil

- + Tasarım, sürüş karakteri, motor
- Arka koltuk alanı, otomatik şanzıman eksikliği

RCZ'NİN İSPANYA'DAKİ TANITIMINA e-otodergi ADINA NİHAT KARATAŞ KATILDI. RCZ, TASARIMIYLA ADINDAN ÇOK SÖZ ETTİRECEK.



TAM ZAMANINDA YENİLENDİ

Türkiye'nin kompakt SUV sınıf lideri Nissan Qashqai, yeni rakiplerin ortaya çıktığı ve rekabetin kızıştığı bir dönemde, kısacası doğru bir zamanlamayla yenilendi.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



A Avrupa pazarında 2006 yılının sonlarında satışa sunulan ve ulaştığı yüksek satış rakamlarıyla Nissan yöneticilerini bile şaşırtan Qashqai, bir crossover olarak; binek otomobiller ile kompakt SUV'ların özelliklerini birarada sunabilen bir araç. Zaten yüksek adetlerde satılmasının nedeni de bu. 2009'u sınıf lideri olarak kapatan Qashqai, yeni bir tasarıma, daha iyi konfora ve bazı iç mekân değişikliklerine sahip olan makyajlı versiyonuyla liderliği kaptırmak niyetinde değil.

Artık daha agresif görünüyor

Otomobilin ön tasarımında gerçekleşen değişim, daha modern ve agresif bir görünüm sağlamış. Bunda yeni far, tampon ve ızgaranın payı büyük. Ön tasarımdaki değişimin somut kanıtı ise, rüzgar direnç katsayısının 0.01 azalarak 0.33 Cd'ye düşmüş olması. Sadece 15 mm uzayan, bagaj hacmi ise aynı kalan otomobilin arka tasarımında ise LED teknolojisine yer verilmiş.

Yeni göstergeler ve eşya gözü

Makyajdan önce de; rahat koltukları, sorunsuz görüş açıları, geniş ve ferah yapısı, kumanda birimlerinin ergonomik yerleşimiyle beğenimizi kazanan Qashqai'nin iç mekânı, makyajla birlikte az da olsa yenilenmiş. Yenilikler arasın-



da el freni alanına yerleştirilen yeni eşya gözü ve göstergelerin ortasındaki yeni yol bilgisayarı ekranı göze çarpıyor. Bu bölgedeki beyaz renkli yazılar, hem tasarım hem de her tür ışıktaki rahat okunması bakımından başarılı. Orta konsoldaki büyük dokunmatik ekran (Tekna donanımından itibaren), sahip olduğu renkli geri görüş kamerasıyla işlevselliği artırıyor.

QASHQAI'NİN İÇ MEKANINDA YENİ YOL BİLGİSAYARI GÖSTERGESİ VE EL FRENİ BÖLGESİNDEKİ YENİ EŞYA GÖZÜ DİKKAT ÇEKİYOR.

Cimri motor, uzun menzil

Renault, Nissan ve Dacia ürün gamlarında çok çeşitli modellerde yer alan ve artık kalitesini kanıtlamış olan 1.5 litrelik dCi motor, Qashqai'de 106 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve araca yeterli performansı sağlayan motor, ortalama 5.1 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle (mak-yaj öncesi modelden 0.3 lt daha az), kullanıcıya uzun bir menzil ve düşük işletme gideri vaat ediyor. Qashqai'nin maksimum hızı 177 km/s, 0-100 km/s hızlanma performansı ise 12.2 saniye. Motor, gücünü ön tekerleklere aktarıyor. 4x4 çekiş sistemi sadece 2.0 dCi motorla birlikte sunuluyor.





KOL DAYAMANIN İÇİNDE USB VE AUX GİRİŞLERİ VAR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI İŞLEVSEL. YENİ EŞYA GÖZÜ PRATİK.

Daha sessiz ve konforlu

Qashqai'nin makyajla birlikte öne çıkan özelliklerinden biri artan konfor. Daha aerodinamik tasarım, yeni kapı fiilleri ve yeni izolasyon malzemeleri, iç mekana daha az motor ve yol sesi girmesini sağlarken; yenilenen süspansiyon sistemi sayesinde de daha sarsıntısız ve sessiz bir sürüş sağlanmış. Tüm bu özellikler, makyajın gözle görünmeyen yenilikleri ve bizce en önemlileri.

Fiyatı 45.990 TL'den başlıyor

Visia, Tekna, Tekna (Glassroof + RC), Tekna Pack ve Platinum adlı donanımlara sahip olan makyajlı Qashqai'nin fiyatı 45.990 TL'den başlıyor (1.6 benzinli Visia). 1.5 dCi'nin baz fiyatı 51.490 TL. 1.6 benzinli ve 1.5 dCi modeller 4x2 çekiş sistemine ve manuel şanzımana sahip. 4x4 çekiş sisteminin ve otomatik şanzımanın sunulduğu 2.0 dCi'nin baz fiyatı 77.990 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz 1.5 dCi Tekna Pack'ın fiyatı ise 63.490 TL.





Liderliğin en büyük adayı

Nissan Qashqai, 2009 yılını, 3809 adetlik satışa ulaşarak, kompakt SUV segmentinde en yakın rakibi Volkswagen Tiguan'dan yaklaşık 1000 adet, üçüncü Chevrolet Captiva'dan ise yaklaşık 2000 adet daha fazla satarak açık ara lider kapatmıştı. Qashqai'nin 2010 hedefi de liderlik. Makyajla birlikte elde ettiği modern görünüm ve başarılı tanıtım faaliyetleriyle bu hedefi tutturması hiç de zor değil.

OTOMOBİLİN İÇ MEKANI RAHAT VE KONFORLU. ÖN VE ARKA KOLTUKLARDA YETERLİ DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFESİ BULUNUYOR. ARKA TASARIMA EKLENEN LED'Lİ STOPLAR, ÖZELLİKLE GECELERİ HOŞ GÖRÜNÜYOR.

Nissan Qashqai 1.5 dCi Tekna Pack 4x2 M/T

Fabrika verileri

Motor:1461 cc, 4 silindirli, 8V, dizel
 Şanzıman:6 ileri manuel
 Maksimum güç:106 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:240 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız:177 km/s
 0-100 km/s:12.2 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.):4330 / 1783 / 1615 mm
 Bagaj hacmi:410-860 lt
 Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):5.9 / 4.7 / 5.1 lt/100 km
 Test aracının fiyatı:63.490 TL (3 Mayıs 2010)

- + Tasarım, tüketim, iyileşen süspansiyon, sessiz iç mekân
- Bagaj kapağı açılınca alçakta kalıyor

GENİŞ UFUKLU

Yeni Citroen C3, Zenith adı verilen panoramik ön camıyla sıra dışı bir aydınlık ve stil sunuyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



TRAPEZ FORMLU RADYATÖR IZGARASI VE GERİYE ÇEKİLDİKÇE İRİLEŞEN FARLAR OTOMOBİLİN AYIRT EDİCİ ÖZELLİKLERİNDEN. KROM DETAYLAR ŞIK.

Citroen, 1980'li yıllara kadar her zaman için sıra dışı çizgisiyle farklı bir marka olmuştu. 1990'lara gelindiğinde sıradanlaşan markanın otomobilleri 2000'li yılların ortasından itibaren Fantomas'ın Citroen DS'i gibi kanatlanıp uçamasa da tekrar yükselişe geçti. Bu yükseliş markanın küçük sınıftaki temsilcisi yeni C3'te de görülebiliyor.

Çekici detaylar

Yeni Citroen C3, silüet olarak eski versiyonu anımsatsa da genel hatları ve detayları itibarı ile eskisiyle karşılaştırmayacak kadar çekici. Kıvrımlı hatlara sahip otomobilin kapı çerçevelerinde, ayna ayaklarında ve bagaj kapağının alt kısmında kromajlı malzemeler kullanılmış olması otomobile farklı bir hava katmış. Ve tabi Zenith adı verilen tavana kadar uzanan ön camı da unutmamak lazım.

İÇ MEKAN BU SINIFTAKİ BİR OTOMOBİL İÇİN SIRADIŞI VE KALİTELİ GÖZÜKÜYOR. KAVİSLİ KONSOL YAPISI, ÖN YOLCUYA GENİŞ DİZ MESAFESİ SAĞLIYOR.

Citroen tarafından Visiodrive olarak tanımlanan ve büyük yenilik olarak gösterilen cam tavan uygulaması, daha önceden her ne kadar Opel Astra GTC'de "panaroma tavan" olarak karşımıza çıkmış olsa da, C3'e de yakışmış. 1350 mm uzunluğundaki ön cam, sürücü ve ön yolcunun baş hizasına kadar geliyor ve eğer tavan döşemesinin mandalının tutup geri çekilmesiyle, 80 derecelik bir görüş açısı sağlayarak adeta fanus içinde yolculuk yapıyormuş hissine kapılmanıza neden oluyor. Romantik gezintileri sevenler için güzel bir uygulama. Camın tavan bölgesindeki 25 santimlik renklendirilmiş alan ise olması güneşin rahatsız etkisini azaltmaya yönelik.

Test aracımızın şık koltuk döşemeleri bir kulübü anımsatırken, metalik görünümlü kaplamalar elit atmosferi tamamlıyor. Gösterge tablosunun yanındaki parfümlük, son dönem PSA otomobillinde gördüğümüz kibar bir detay. Konsolun ön yolcu tarafındaki kısmı "girinti" yapacak şekilde tasarlanmış olması nedeniyle diz mesafesini rahatlatmış. Arka koltuklarda tatminkar diz ve baş mesafesi sunan otomobilin iç mekanında bardaklık, tavan tutamakları sunulmuyor. Zenith



ön cam seçeneğinde güneşliklerde ayna olmaması ise en çok kadınları üzecektir. Sonuçta havalı olsun diye alınan bir otomobilde insanlar kendi görünümlerine de özen göstereceklerdir.

Konfor artmış

C3, özellikle konfor konusunda eskisine göre büyük aşama kaydetmiş. Yol

ve rüzgar sesi yalıtımı sınıfındaki en iyi örneklerden olan otomobilin motor kompartımanında da eskisinin yaklaşık üç katı kadar yalıtım malzemesi kullanılmış. Yol bozukluklarını eskisine göre çok daha iyi filtreleyen otomobil huzurlu yolculuklara olanak tanıyor. Yol tutuşu karakteri ve direksiyonu sportif hisler vermese de beklentileri karşılayan otomobilin mo-

toruysa, ekonomisi ve güvenilirliği ile kendisini kanıtlamış olan 1.6 HDi 90 HP. PSA Grubu'nun birçok modelinde görev yapan bu motor C3'tede görevini eksiksiz yapıyor. Çekiş ve hızlanma isteği iyi olan bu motor boş ağırlığı 1080 kg olan otomobili zahmetsizce taşıyor. Vitesler rahat geçiyor, ama keşke vites yolları biraz daha kısa olsaymış.

*OTOMOBİLİN STİLİ,
GÖSTERGE TABLOSUNDA
DA KENDİSİNİ BELLİ
EDİYOR. SAĞ TARAFTA
BULUNAN KROMAJLI
PARFÜMLÜĞÜN YERİ
KULLANISIZ.*



Sonuç

Yeni Citroen C3, 1.4 lt benzinli motor seçeneğinde 27.300 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Sadece Exclusive adı verilen en üst donanım seviyesiyle satılan C3 1.6 HDi 90 HP'nin fiyatıysa 37.100 TL. 37.100 TL'lik fiyat ilk başta biraz yüksek gelse de, otomobilin kabarcık bir standart donanım listesine sahip olduğu(ABS, EBD, ön-yan-perde havayastıkları, otomatik klima, yağmur sensörü, hız sabitleyici, bluetooth, Zenith ön cam vs.) ve daha az donanım sunan bazı rakiplerinin benzer fiyatta olduğu da bir gerçek. C3 1.6 HDi 90 HP Exclusive şık ve farklı bir küçük sınıf otomobil arayanların beklentilerini karşılayacaktır. Ama böylesine şık bir otomobilde ESP opsiyonun olmaması hoş değil.



300 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, KÜÇÜK SINIFIN EN BAŞARILI DEĞERLERİNDEN.

**Citroen C3 1.6 HDi 90 HP Exclusive****Fabrika verileri**

Motor:1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Maks. güç:.....90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: 215 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız: 180 km/s
0-100 km/s: 11.0 sn
Boyutlar:3941 / 1728 / 1524 mm
Boş ağırlık:1080 kg
Bagaj hacmi: 300-1000 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.)..... 5.3 / 3.7 / 4.2 lt/100 km
Fiyat: 37.100 TL

- + Tasarım, konfor, bagaj, tüketim
- Tavanda tutamak yok, bardaklık

BÜYÜK ADIM



Hyundai ix35, yerini aldığı Tucson'a göre tasarım, sürüş ve teknoloji olarak ileriye doğru atılmış büyük bir adım niteliğinde. Ama bu adım aynı zamanda fiyat yönünden de atılmış.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Hyundai'nin son dönemde gerek tasarım, gerek teknik, gerekse güvenilirlik konularında büyük aşamalar kaydetti. Son iki yılda A,B,C segmentindeki modellerini Avrupalı rakipleriyle rekabet edecek seviyeye taşıyan Hyundai, şimdi de kompakt SUV sınıfındaki yerini ix35 ile güçlendirmek niyetinde.

ix35, Hyundai'nin yeni anlayışı ile şekillendirilmiş olduğundan, yerini aldığı Tucson ile hiçbir benzerlik barındırmıyor. Hyundai'nin Almanya'daki tasarım merkezinde tasarlanan ix35'in tasarımında "suyun akıcılığı ve doğadaki sert maddeler"den esinlenildiği ifade edilse de kesik ve sert çizgilerle oluşturulmuş karoserde Ford Kuga havası sezilenmiyor değil. Otomobilin genel havası son derece alımlı olsa da, 18 inçlik jantlar bile sanki araca ufak gelmiş gibi duruyor.



Hyundai ix35'in 4410 mm'lik uzunluğu, 1820 mm'lik genişliği ve 1670 mm'lik yüksekliği, yerine geçtiği Tucson'a göre 85 mm daha uzun, 20 mm daha geniş ve 60 mm daha alçak. 2640 mm'lik dingil mesafesi ise Tucson'dan 10 mm daha uzun.

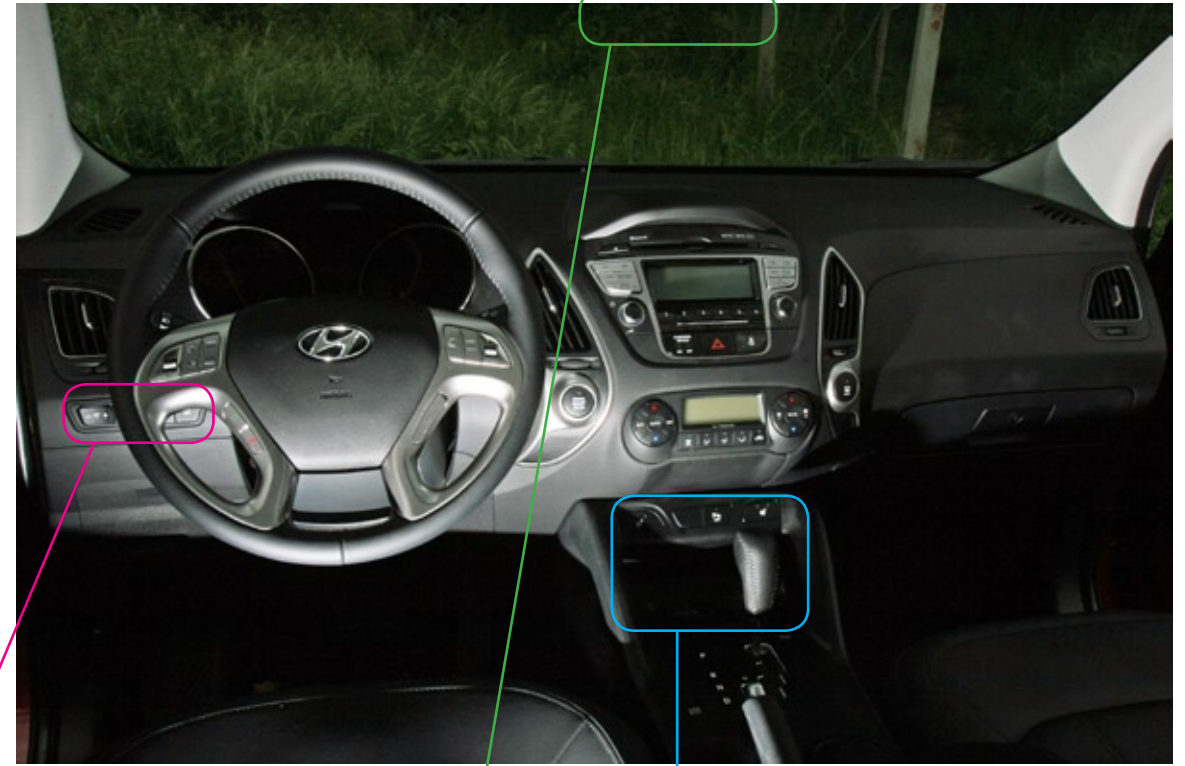
Kullanışlı ve modern iç mekan

ix35'in çizgilerle şekillendirilen iç mekanı son derece modern görünüm sunmasının yanı sıra, eşya gözü konusunda da bekleneni vermesiyle kullanışlı. Özellikle alüminyum ve parlak siyah boya kaplı dekorlar iç mekanı şık gösteriyor. Fakat sert plastiklerin fazlaca kullanılmış olması bu sınıftaki müşterilerin hoşuna gitmeyebilir. Otomobilin arka koltuklarında diz ve baş mesafesiyle ilgili bir sorun yok. Vites konsolunda bulunan "Active Eco" düğmesi aktif hale getirildiğinde klima, motor ve şanzıman yakıt tüketimini azaltacak şekilde çalışıyor.

İddialı motor

ix35'in tasarımıyla birlikte en fazla fark yaratan yeri kuşkusuz ki motoru. İx35'in 184 HP güç ve 392 Nm tork üreten, 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla görev yapan 2.0 litrelik turbodizel motoru, VW Tiguan

an 2.0 TDI'nın 170 HP'lik ve Ford Kuga'nın 136 HP'sinden daha fazlasını sunuyor. Bu arada Tiguan 2.0 TDI 170 HP ve Kuga 2.0 TDCi'da otomatik şanzıman seçeneğinin olmaması ix35'in elini güçlendiren bir durum. Performans yönünden beklene-ni veren motor, ilk çalıştırma anında ve aracı sıkıştırmaya başladığınızda biraz gürültücü, fakat kesinlikle rahatsız edici değil. Görevini iyi şekilde yapan 6 ileri oranlı şanzımanın vites geçişleri sarsıntısız.



DİREKSİYONUN SOLUNDA 4X4, REOSTA, EĞİM İNİŞ KONTROLÜ VE ESP KUMANDALARI MEVCUT. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI DİKİZ AYNASINA ENTEGRE. VİTES KONSOLUNUN ÖN TARAFINDA MÜZİK ÇALAR GİRİŞİ BULUNUYOR.



Sert süspansiyon

ix35'in şehiriçi kullanımında kalın A sütunları ön çapraz görüşü biraz kısıtlarken geri manevralardaki görüş de arka sütunlar tarafından biraz kapatılıyor. Ama iç dikiz aynasına entegre geri görüş kamerası (Style Plus'da standart) sayesinde park manevralarını fazla zorlanmadan tamamlayabilmek mümkün.

Otomobilde kullanılan süspansiyon sistemi bazı rakiplerine göre sert ve gürültülü bir izlenim veriyor. Düz yolda sorunsuz olan süspansiyon sistemi, özellikle kısa-sert darbeleri fazlaca hissettiriyor. Yol tutuş konusunda sınıfının en iyisi olmasa da başarılı diyebileceğimiz ix35, dört tekerlekten çekişli. Normal kullanımda önden çekişli olarak ilerleyen otomobil, direksiyonun solundaki "lock"

düğmesiyle ön-arka tekerlekler arasındaki güç dağılımını yüzde 50-50 olarak sabitliyor. Yeri gelmişken belirtelim. Bu tarz araçlar genelde şehiriçinde kullanılsa da, zaman zaman piknik, doğa gezintisi amaçlı da kullanılıyor. 170 mm'lik taban yüksekliği bu tarz bir araç için biraz az olan ix35, doğa gezintilerinde altını rakiplerine göre daha kolay sürüyor.

*MODERN GÖRÜNÜMLÜ
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR.*

Sonuç

Style (81.000 TL) ve Style Plus (88.000 TL) olmak üzere iki donanım seviyesine sahip ix35, özellikle üst donanım seviyesinde eksiksize yakın (ESP,DBC, HAC, ön-yan ve perde havayastıkları iki donanımda da standart, Style Plus'ta bunlara ek olarak deri kaplı ısıtılabilir ön-arka koltuklar, geri görüş kamerası, panoramik cam tavan vs.) bir donanım ve güçlü bir motor sunuyor. Fakat bu sınıftaki rakipleri, daha az motor gücüne sahip olsalar da daha uygun fiyat etiketi sunması ix35'in aşması gereken en büyük engel olacak.

*ix35 ARAZİDEN DAHA ÇOK
ŞEHİRİÇİ KULLANIMINA UYGUN.
BUNUNLA BİRLİKTE HAFİF
ARAZİ ŞARTLARINDA, PİKNIK
VE DOĞA GEZİNTİLERİNDE DE
KULLANILABİLİR.*

Hyundai ix35 2.0 CRDi-R Style Plus**Fabrika verileri**

Motor: 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Maks. güç: 184 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: 392 Nm @ 1800-2500 d/d
Maks. hız: 195 km/s
0-100 km/s: 10.1 sn
Boyutlar: 4410 / 1820 / 1670 mm
Boş ağırlık: 1787 kg
Bagaj hacmi: 465-1436 lt (VDA normu)
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.) 9.1 / 6.2 / 7.2 lt/100 km
Fiyat: 88.000 TL

- + Motor, şanzıman, donanım
- Süspansiyon konforu, fiyat



KALP HIRSIZI

Efsane roadster Mazda MX-5, üçüncü jenerasyonunun makyajlısıyla karşımızda. 1989'dan bu yana pazarda olan ve dünyanın en çok satan roadster'ı unvanının sahibi bulunan MX-5, kalpleri çalmaya devam ediyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





MX-5'İN TAVAN MEKANİZMASI ÇOK HIZLI ÇALIŞIYOR. ARACI, 12 SANİYELİK BİR KIRMIZI IŞIKTA BİLE CABRIO'DAN COUPE'YE YA DA COUPE'DEN CABRIO'YA DÖNÜŞTÜREBİLİYORSUNUZ.

Dünyanın en çok satan roadster'ı olarak Guinness Rekorlar Kitabı'na girmiş efsane bir otomobil Mazda MX-5. İlk kez satışa sunulduğu 1989 yılından bu yana sade, gösterişsiz bir tasarım altında sınırsız sürüş keyfi sunan bu özel otomobilin en yeni versiyonuyla karşınızdayız. Yani üçüncü jenerasyonun makyajlanmış haliyle.

Pürüzsüz tasarım

Makyajla birlikte daha aerodinamik bir gövdeye kavuşan MX-5, yeni ön tamponu, yeni beş noktalı ızgarası, beyaz sinyal lambalı yeni farları, yeni üçgen çerçeveli sis lambaları, yeni yan bantları ve gövdeye entegre yeni arka tamponuyla dikkat çekiyor. Pürüzsüz ve akıcı bir görünüme sahip olan otomobilin 37 kg ağırlığa sahip olan sert tavan

(hard top) sistemi, elektrikli olarak sadece 12 saniyede coupe'den cabrio'ya ve cabrio'dan coupe'ye dönüşüm sağlıyor. Tavanı açmadan önce ve kapattıktan sonra manuel olarak yapılması gereken küçük bir işlem var. O da tavanı açmadan önce "release" butonuna basıp kolu çekmek; kapattıktan sonra ise kolu yerine geri itmek. 150 litrelik bagaj hacminin tavan açıkken dahi değişmemesi olumlu bir özellik. Ancak bagajın sadece kontakt anahtarındaki butona basarak ya da anahtarı yuvaya sokup çevirerek açılabilmesi kullanımda zorluk yaratıyor. Bir de karanlık bir ortamda bagajı açtığınızda, eğer farlar yanmıyorsa (aracın başına yeni geldiyseniz zaten farlar kapalı oluyor), bagaj aydınlatması çalışmıyor. Bizce bu aydınlatma ışığının farlara değil, aküye bağlı olması gerekirdi.



OTOMOBİLİN İÇ MEKANINDA, BİRÇOK AİLE OTOMOBİLİNİ BİLE KISKANDIRACAK KADAR EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK BULUNUYOR. MALZEME VE İŞÇİLİK DE BAŞARILI.

İç mekândaki konfor şaşırtıyor

Elbette roadster'ların öncelikleri farklı: Sürüş zevki, sportif kullanım, performans ve yol tutuş gibi özellikler. Ama MX-5, bunların yanı sıra, kokpitindeki iki şanslı kişi için maksimum konforu da sunmayı biliyor. Öyle ki; başarılı malzeme ve işçilik, rahat koltuklar, ergonomik kumanda birimleri, akıllıca tasarlanıp kapı içlerine yerleştirilmiş bardaklıklar, el freni bölgesindeki sürgülü kapaklı eşya gözü, torpido, klima butonlarının hemen altına yerleştirilmiş Aux girişi, Bose müzik sistemi ve bagaj ile koltuk sırtlıkları arasında üç adet kapaklı göz üst düzey konfor ve işlevsellik sunuyor. Yukarıda saydığım işlevsel donanımları, birçok kompakt hatchback modelde bile bulunmadıklarını bildiğim için çok önemli buluyorum. Üstü kapalıyken biraz klostrofobik hissettiren ve basık tavan-küçük arka cam kombinasyonu nedeniyle arka görüşü kısıtlı olan MX-5, tavan açıldığında bu sorunu geride bırakıyor. Makyajla birlikte değişen iç mekân özelliklerine gelince. Onları da şu şekilde sıralayabiliriz: Koyu gümüş renkli dekoratif ön panel, yeni gösterge tablosu, arkadan kırmızı aydınlatmalı yeni LCD yol bilgisayarı, gümüş çerçeveli klima butonları ve kokpitte yeni renk seçenekleri.





DSC'Yİ KAPATMA BUTONU DİREKSİYON SİMİDİNİN SOLUNDA. TAVANI AÇMADAN ÖNCE RELEASE BUTONUNA BASMAK SONRA DA KOLU ÇEKMEK GEREKİYOR.

İki kişilik zevk makinesi

MX-5; oturma pozisyonundan performansına, yol tutuşundan ergonomisine, işlevselliğinden fren performansına, şanzımanından müzik sistemine kadar ara başlıktaki tanımı hak ediyor. 2.0 litrelik benzinli motordan 160 HP güç ve 188 Nm tork elde edilmiş. Torku düşük olsa da, devirli kullanımı seven motor (maksimum güç eskisinden 300 d/d daha yüksekte elde ediliyor), 1075 kg ağırlığındaki araca ihtiyaç duyduğu performansı sağlıyor. 8.9 saniyelik 0-100 km/s performansı ve 194 km/s'lik maksimum hız, 50:50 ağırlık dağılımı ve arkadan

itişle birleşince tadına doyumaz yolculuklar vaat ediyor. DSC'yi kapatma işini, bu konuda deneyimli olmayanlara önermediğimizi hatırlatalım. 6 ileri otomatik şanzımanın direksiyon simidi üstündeki kulakçıklardan da değiştirilebilmesi sürüş keyfini daha da artırıyor. Tüm bunların karşılığında elde edilen ortalama 7.9 lt/100 km (testimizde 8.2 lt oldu) yakıt tüketimi de çok değil. Doğal olarak sert tasarlanmış süspansiyon sistemi, konfordan taviz veriyor elbette ama bu bir roadster için önemli bir konu değil. Bose müzik sistemi ve etkin çalışan klima, keyfi arttıran özellikler.



Jinba Ittai

Testimi Japonca bir ara başlıkla bitiriyorum. Nedeni ise Mazda MX-5'in, bu ara başlığın ifade ettiği gibi, bütünleşik bir sürüş deneyimi yaşatması. Geçmiş Japon Yabusame törenlerine dayanan Jinba Ittai felsefesinde, at ve atın üstündeki okçu bir bütünmüş gibi hareket ederler. MX-5 sürücüsü de, bir süre sonra araca alışı, onunla bütünleşiyor ve bir daha içinden çıkmak istemiyor. Bunun gerçek olması için gereken tek şey ise 70.873 TL.



RÜZGAR DEFLEKTÖRÜ GÖREVİNİ İYİ YAPIYOR. MX-5'LE ÜSTÜ AÇIK SEYRETMEK ÇOK ZEVLİ.

**Mazda MX-5****Fabrika verileri**

Motor: 1999 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri otomatik
 Maksimum güç: 160 HP @ 7000 d/d
 Maksimum tork: 188 Nm @ 5000 d/d
 Maksimum hız: 194 km/s
 0-100 km/s: 8.9 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4020 / 1720 / 1255 mm
 Bagaj hacmi: 150 lt (Sabit)
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 10.9 / 6.1 / 7.9 lt/100 km
 Fiyat: 70.873 TL (3 Mayıs 2010)

- + Sürüş keyfi, tavan hızı, şanzıman, bagaj hacmi sabit
- Süspansiyon konforu (kim ister ki?), bagaj aydınlatması

SINIFIN YENİ ÖĞRENCİSİ

Suzuki Alto, A segmenti olarak bilinen mini sınıfa hızlı bir giriş yapıyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ülkemizde büyük şehirlerde birçok sürücü park yeri bulma sorunu, dar alanlarda zor yapılan manevralardan şikayetçi olsa da, mini sınıf olarak tanımlanabilecek şehir içi otomobiller halen kıstıtlı bir çevrede kabul görüyor. Hyundai i10, Peugeot 107, Kia Picanto, Chevrolet Spark gibi otomobillerin bulunduğu ve A segmenti olarak da bilinen bu sınıfa son katılan otomobilse yeni nesil Suzuki Alto.

Sevimli tasarım

Yeni Suzuki Alto, dikkat çekici renkleriyle olduğu kadar, sevimli tasarımıyla da kendisine baktırmasını bilen bir otomobil. Özellikle kadınların ve çocukların beğenisini toplayan Alto, büyük farları ve iri radyatör ızgarasıyla adeta bir çizgi film kahramanı havasında. Tasarımı Japonya'da yapılan Alto'nun üretimiyse Hindistan'da gerçekleştiriliyor. 3500 mm'lik uzunluğa, 1600 mm'lik genişliğe ve 1470 mm'lik yüksekliğe sahip Alto ölçüleri dikkate alındığında bu sınıfın en çok satış rakamına ulaşan modeli Hyundai i10'dan 65 mm kısa, 5 mm geniş ve 70 mm alçak.

ÖN KONSOL EŞYA GÖZÜ AÇISINDAN YETERLİ AMA KAPI İÇİ CEPLERİN DAHA BÜYÜK OLMASINI BEKLERDİK. TORPİDO GÖZÜ KAPAKSIZ.





SWIFT'TE DEVİR GÖSTERGESİ BULUNMUYOR. DİKİZ AYNASINDA GECE-GÜNDÜZ AYARI YAPILAMAMASI ALIŞILMADIK BİR EKSİKLİK.

İç mekan genişliği konusunda ön koltuklarda beklentileri karşılayan Alto, arka koltuk yolcularına fazla cömert davranmıyor. Suzuki yetkilileri Alto'nun öncelikli olarak ön koltuktakileri rahat ettirmesi amacıyla tasarlandığını ifade etseler de, bu konuda daha başarılı rakiplerinin olduğu da bir gerçek. Tıpkı 129 lt'lik bagaj hacminde olduğu gibi. Bu sınıftaki Picanto 157 lt, i10 ise 210 lt bagaj hacmi sunabiliyor. Bu arada kapı içi ceplerinin de yetersiz olduğunu belirtelim.

Sürüş özellikleri

Suzuki Alto'da 1.0 lt'lik, 3 silindirli, benzinli bir motor görev yapıyor. 3 silindirli olması nedeniyle biraz sarsıntılı çalışan motorun, istekli ve enerjik karakteri sürüşe zevk katan bir unsur. Açıkçası şehiriçi kullanımda performans konusunda hiçbir sıkıntı yaşamıyorsunuz. Şanzıman, performanslı kullanımda zaman zaman vites geçişlerinde zorluk çıkarmış olsa da oranları iyi ayarlanmış olması nedeniyle motorla uyumlu. Orta hızlı virajlar-

da makul bir tutunma sergileyen (eğer viraj içinde yol bozukluğu yoksa) Alto, otoyol sürüşlerinde stabilitesinden ödün verse de, tedirginlik yaratmıyor. Ama zaten bu otomobilin şehiriçi kullanım için tasarlandığını unutmamak gerek. Küçük boyutları, ferah görüş açıları ve 9.0 metrelik dönme çapıyla şehiriçinde büyük rahatlık sağlayan Alto fabrika verilerine göre 100 km mesafede şehiriçinde 5.5 lt, şehirdışında 3.8 lt ve ortalama 4.4 lt tüketime sahip. Bu değerler en yakın



3500 MM UZUNLUĞUNDAKİ SWIFT, ŞEHİRİÇİ KULLANIMLARINDA PRATİK VE EKONOMİK.



SWIFT'İN BAGAJI DA KENDİSİ GİBİ KÜÇÜK, 129 LİTRE. ARKA CAMLAR KELEBEK ŞEKLİNDE AÇILIYOR.

rakibi Peugeot 107'de 5.5 lt/100 km, 3.9 lt/100 km ve 4.5 lt/100 km.

Alto'nun kullanımı ile ilgili en ilginç tecrübeyi gece sürüşünde yaşadım. Bu ilginç tecrübeyi şimdiye kadar kullandığım yüzlerce otomobilin hiçbirinde yaşamamıştım. Hassas gözlü sürücüler iyi bilirler, gece sürüşlerinde iç dikiz aynasında bulunan gece-gündüz ayarı gözlerin yorulmasını engelleyen basit, ama etkin bir donanımdır. Alto'nun aynasında

bu özelliğin olmaması nedeniyle gözleriniz kamaşabilir.

Sonuç

Alto, küçük ama kullanması keyifli, ekonomik tüketim değerlerine sahip bir otomobil. 4 havayastığı, klima, ABS gibi temel donanımları sunan otomobilin 23.250 TL'lik fiyatı ilk başta biraz yüksek gelse de, aslında bu sınıftaki rakipleriyle benzer seviyede.

Suzuki Alto 1.0

Fabrika verileri

Motor:	996 cc, 3 silindirli, 12V
Maks. güç:	68 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	90 Nm @ 3400 d/d
Maks. hız:	155 km/s
0-100 km/s:	14.0 sn
Boyutlar:	3500 / 1600 / 1470 mm
Boş ağırlık:	930 kg
Bagaj hacmi:	129 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	3.8 / 4.4 / 5.5 lt/100 km
Baz fiyat:	23.250 TL

- + Tüketim, sürüş keyfi
- İç dikiz aynası, tavanda tutamak yok, kapı içi cepler

ÇEVRE?

Üçüncü jenerasyonuna kavuşan ve ilk kez Türkiye’de satışa sunulan Toyota Prius, çevreyi kurtarmak için birçok rakiple mücadele etmek zorunda.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





İlk Prius 1997 yılında satışa sunuldu. Daha ortalıkta ne çevrecilik nutukları ne de elektrikli otomobil furyası vardı. Japon üretici geleceği gördü ve çevre konusunda duyarlı olmasının da bir sonucu olarak “full hybrid” teknolojiyi bir otomobil yarattı (full hybrid teknolojiyi araç, uygun koşullarda sadece elektrik motoruyla yol alabiliyor, yani hibridlerde benzinli motorun da destek vermesi gerekiyor). Prius, 1997’den 2009’a kadar 1 milyon 429 bin adetlik satışa ulaştı ve aslında bu sayede otomobil severlerin de çevreci ve teknolojik ürünlere karşı duyarlı olduklarını kanıtlamış oldu. 2010’a geldiğimizde önümüzde üçüncü nesil Prius duruyor ve ilk iki nesilden farklı olarak artık Türkiye’de de satılıyor. Motorundan teknolojisine, tasarımından iç mekânına kadar baştan aşağıya yenilenen Prius karşınızda.

Çevreci bir araç da güzel olabilir

Toyota Prius, farklı ve göze hoş gelen (güzellik göreceli bir kavram biliyorum) bir tasarıma sahip. Bu da beni, günümüzün en öne çıkan konularından olan yüzde 100 elektrikle çalışan otomobil konseptlerini düşündüğümde bir hayli ra-

hatlatıyor. Çünkü elektrikli otomobiller, şu an için güzellikten çok uzak. Prius ise, en azından çevreci bir aracın da hoş görünebileceğini kanıtıyor. Akıcı tasarıma sahip otomobil, bu özelliğini 0,25 Cd’lik çok düşük rüzgar direnç katsayısıyla kağıda döküyor. 5 kapılı Prius, 4460 mm

uzunluğu, 1745 mm genişliği ve 1490 mm yüksekliğiyle kompakt boyutlara sahip. 446 litrelik bagaj hacmi, koltukların öne katlanmasıyla 1020 litreye çıkıyor. Bagajda düz bir zemin oluşması olumlu.



İç mekânda maksimum konfor

Prius'un iç mekânı; genişliği, ferahlığı, işlevselliği ve ergonomisiyle öne çıkıyor. Malzeme ve işçilik kalitesinin birçok Toyota modelinden daha üst düzeyde olduğu kokpitte; farklı tasarımlı direksiyon simidi, joystick tipi vites kolu ve üst-orta kısma konumlandırılmış dijital gösterge birimleri ilk bakışta dikkati çeken öğeler. Vites kolunun hemen ilerisine yerleştirilmiş olan büyük dokunmatik ekran da hem görünüm hem de işlev olarak araca değer katıyor. Otomobilin her tarafına dağıtılmış irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız çok sayıda eşya gözü ve torpido, kopmak MPV modellerin bile ötesinde bir işlevsellik sağlıyor. Kokpitte çok sayıda buton olmasına karşın, anlaşılması ve kullanılması zor bir öğe bulunmuyor. Sadece, vites kolunun altında kalan ek eşya gözünde yer alan koltuk ısıtması butonlarının yeri ergonomik değil. Koltuklar hem önde hem de arkada sorunsuz baş, diz ve omuz mesafeleri sunuyor. Arka koltuk sırasında orta kısımdaki zeminin dümdüz olması, o koltukta oturan kişinin de sorunsuz yolculuk etmesini sağlıyor.



*VİTES KOLU HEM TARZA
HEM DE KOLAY KULLANIMA
SAHİP. OTOMOBİLDE ÜÇ
FARKLI KULLANIM MODU
BULUNUYOR.*



100 km'de 89 gram emisyon

Full hybrid teknolojisiyle yol alan Toyota Prius'ta biri benzinli (1.8 lt) ve diğeri elektrikli olmak üzere iki motor bulunuyor. Şanzıman olarak ise; hızlı, sessiz ve sarsıntısız çalışarak beğenimizi toplayan CVT sistem tercih edilmiş. Toplam 136 HP güç sunan bu teknolojiye, tamamen otomatik olarak, o anki yol, zemin ve performans koşullarına bağlı olarak sistem ister sadece benzinli motoru, ister sadece elektrikli motoru, ister her ikisini birden devreye alıyor. Siz de düşük tüketimin keyfini sürüyorsunuz. Tabii ki dünyamız da 89 g/km'lik emisyon değeri sayesinde daha az zarar görüyor (Bu sırada yanınızdan geçen ve her gaza basışta belki 100 Prius emisyonu salan Ikarus belediye otobüslerine ne diyeyim bilemiyorum). Dijital gösterge tablosundan hangi motorun devrede olduğunu izlemek, kendi çapında gaz ayarları yaparak tıpkı bilgisayar oyunu oynar gibi düşük tüketim deneyleri yapmak, bataryaların dolup boşalmasını takip etmek çok keyifli aktiviteler.

Farklı amaçlar için üç seçenek

Bunlar tam otomatik modda gerçekleşen işler. Bir de sizin seçim yapabildiğiniz üç adet buton var: "EV", "ECO Mode" ve "PWR Mode". EV modunda otomobil, sadece elektrikli motoru kullanıyor. Yani hem çevre hem de cebiniz



DİREKSİYON SİMİDİNİN ÜSTÜNDEKİ KUMANDALARI KULLANIRKEN DİJİTAL EKRANDA EKSTRA GÖRSEL ÖZELLİKLER ÇIKIYOR (ÜSTTE).

BENZİNLİ MOTORUN HACMİ 1.8 LİTRE. İKİ ADET KAPAKLI TORPİDO İŞLEVSELLİĞİ ARTTIRIYOR. ORTA KONSOLUN ALTINDA EKSTRA EŞYA GÖZÜ VAR (ALTTA).



bayram ediyor. Ama bu mod bataryaların gidebileceği mesafe boyunca ve 50 km/s hızı geçmemek kaydıyla kullanılıyor. ECO mod, normal kullanımda seçilen ve hangi motorun ne zaman ve ne güçte kullanılacağına aracın beyninin karar verdiği seçenek. Testimizin büyük bir çoğunluğunda bu modda yol aldık. PWR mod ise, adından da anlaşılacağı gibi, sadece benzinli motoru kullanmak istediğinizde basmanız gereken bir buton.

Ortalamamız 4.6 lt/100 km

Testimiz boyunca üç modda da yol aldık. Zaman zaman dik yokuşları tam gaz çıktık, zaman zaman EV modunda sıfır emisyonla gittik. Yol bilgisayarına göre tüketimimizse 4.6 lt/100 km oldu. Bu da 1.8 litrelik benzinli motora ve otomatik şanzımana sahip bir otomobil için son derece başarılı. Prius'ta dikkat çeken bir özellikse, genelde şehir içinde daha az, otoyolda daha çok yakıt tüketmesi. Bunun nedeni de düşük hızlarda elektrikli motorun daha çok devreye girmesi (bataryaların doluluk oranına da bağlı), yüksek hızlarda ise neredeyse her zaman sadece benzinli motorla yol alınması. Euro NCAP çarpışma testlerinden 5 yıldızla ayrılmayı başaran Prius, sahip olduğu aktif ve pasif güvenlik donanımıyla övgüyü hak ediyor.





İkincisi numuneydi, üçüncüsü gerçek

Toyota, otomobil severler arasında ülkemizde de çevre bilinci oluşturmak ve markasının geldiği teknolojik düzeyi göstermek için, ikinci jenerasyon Prius'u ülkemize getirmiş, kanaat önderlerine ve basın mensuplarına test ettirmişti. Biz de bu otomobilin testini hem e-otodergi'de, hem de kardeş yayıncımız www.otomobil.com.tr haber portalımızda yayınlamıştık. Üçüncü jenerasyon Prius ise,

sadece test için değil, son kullanıcı için de Türkiye'de, Toyota bayilerinde. İki donanım seçeneği bulunan otomobilin baz fiyatı ise maalesef 41.800 Euro. Maalesef diyoruz, çünkü bu tür araçlar birçok gelişmiş ülkede çeşitli teşviklerle destekleniyor. Prius sahipleri, hem alırken (vergi indirimi), hem de kullanırken (vergi indirimi, ücretsiz otoyol kullanımı, ücretsiz park, şehir merkezine ücretsiz giriş vb.) özendiriliyorlar. Umarım bu tür teşvikleri Türkiye'de de görürüz.

En çevreci dergi e-otodergi

Şu an okuduğunuz dergi, Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi. Sadece internetten indirilip bilgisayar da okuduğumuz için kağıt kullanmıyoruz. Dolayısıyla da ormanları koruyoruz. e-otodergi için mürekkep ve boya da gerekmiyor. Dağıtımımızı internet sitemizden yaptığımız için kamyon ya da uçakla dağıtılmıyoruz. Bu sayede emisyonumuz sıfıra yakın. Sıfıra yakın diyoruz, çünkü bizi indirmek ve okumak için elektriğe ihtiyacınız var. Öte yandan, iademiz de yok. Yani 15.000 adet basılıp, 8000 adet satılıp, 7000 adet dergiyi ne yapacağımızı düşünmüyoruz. Bizi her ay kaç kişi isterse o kadar kişi indiriyor (ki bu rakam şimdilik 30.000'in üzerinde). Basılmadığımız için iademiz de olmuyor. Kısacası bugün ve geleceğin en önemli konularından biri "çevre" ise, e-otodergi 23 aydır en çevreci yayını yapıyor.



Toyota Prius 1.8 VVT-i CVT

Fabrika verileri

Motor: 1798 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli hibrid
Şanzıman: CVT (otomatik)
Maksimum güç: 99 HP @ 5200 d/d (benzinli motor)
Maksimum güç: 82 HP (elektrikli motor)
Maksimum güç: 136 HP (hibrid teknoloji toplamı)
Maksimum tork: 142 Nm @ 4000 d/d (benzinli motor)
Maksimum tork: 207 Nm (elektrikli motor)
Maksimum hız: 180 km/s
0-100 km/s: 10.4 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4460 / 1745 / 1490 mm
Bagaj hacmi: 446-1020 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 3.9 / 3.7 / 3.9 lt/100 km
Baz fiyat: 41.800 Euro (3 Mayıs 2010)

- + Yakıt tüketimi, emisyon, iç mekan, konfor, sürüş zevki
- Türkiye'de teşvik olmaması nedeniyle yüksek kalan fiyat

MANTIK EVLİLİĞİ

Clio Grand Tour'a tasarımı nedeniyle aşık olmayabilirsiniz, ama yakıt tüketimi, konforu ve bagaj hacmiyle mantık evliliğine çok uygun bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar:
Gürkan Çağlar



Makyaj öncesi Renault Clio Grand Tour'un 1.5 dCi 80 HP'lik versiyonunu Eylül 2008 tarihli 3'üncü sayımızda test etmiştik. Bu sayımızda ise; makyajla birlikte bazı küçük tasarım değişiklikleri yaşayan ve gücü de 5 HP artan Clio Grand Tour'la karşınızdayız.

Güncel Clio yüzü

Makyajlı Clio Grand Tour, ön tasarımı hatchback karoserli kardeşiyle aynı yüzü paylaşıyor. Zaten makyajın kendini en fazla hissettirdiği bölüm de burası. Yandan bakıldığında bir station wagon'dan çok uzatılmış bir hatchback'e benzeyen otomobil, arka tasarımında alçak yükleme eşikli ve geniş kapaklı bagajıyla dikkat çekiyor. Dingil mesafesi bakımından hatchback kardeşiyle aynı değeri sunan (2575 mm) otomobil, kardeşinden 216 mm daha uzun. Bunu da bagaj hacmi bakımından avantaja çevirmeyi başarmış. Clio Grand Tour'un 440 litrelik bagajı, Clio HB'den 152 litre daha fazla. Öte yandan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1275 lit-

reye çıkıyor. Alçak yükleme eşiği, eşya indirme bindirmeyi kolaylaştırıyor. Öte yandan, bagaj zemininin altındaki ekstra yükleme alanı, ufak tefek eşya koymak için ideal.



***DIŞ TASARIM OLARAK HATCHBACK-STATION KARIŞIMI
BİR GÖRÜNÜM SUNAN OTOMOBİLİN HATLARI SON
DERECE SPORTİF.***

İç mekân konforlu ve işlevsel

Makyajla birlikte bazı kumanda birimlerinin tasarımı değişen Clio Grand Tour, artık opsiyonel donanımda da olsa navigasyon sistemine de sahip. Bursa'da üretilen otomobil, kaliteli malzeme ve başarılı işçiliği biraraya getiriyor. Ön konsoldaki yumuşak dokunuşlu malzeme, kokpitteki toplam kalite hissini artırıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda ne cimri ne de cömert olan Clio Grand Tour'un ön ve arka koltuklarda sahip olduğu alanlar da sınıfı çerçevesinde yeterli. Elektrikli açılır tavan (iki paçalı: Öndeki açılabilir, arkadaki sabit), uzaktan kumandalı navigasyon sistemi, USB ve AUX girişleri, direksiyondan kumandalı radyo-CD-MP3 çalar, hız sabitleyici ve yol bilgisayarı konforu arttıran özellikler.

Motor, performans ve tüketimde cimri

Makyajla birlikte gücü 80 HP'den 85 HP'ye çıkan 1.5 litrelik 8 supaplı dizel motor, performanstan çok, düşük yakıt tüketimiyle öne çıkıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve otomobile 174 km/s maksimum hız ile 12.7 saniye-



MAKYAJLA BİRLİKTE ÖN TASARIMI HATCHBACK KARDEŞİNE BENZETİLEN CLIO GRAND TOUR, KOKPİT OLARAK DA KARDEŞİNİN TÜM ÖZELLİKLERİNE SAHİP. UZAKTAN KUMANDALI NAVİGASYON DA BUNLARDAN BİRİ.



KÜÇÜK SINIFA MENSUP CLIO GRAND TOUR, ÖNDE VE ARKADA YETERLİ İÇ MEKANİ SUNUYOR. BAGAJ 440 LİTRE.

lik 0-100 km/s hızlanma değeri sunan 4 silindirli ünite, ortalama 4.4 lt/100 km'lik yakıt tüketimi sayesinde akaryakıt istasyonunun yolunu unutturacak türden. 116 g/km'lik karbondioksit salınımı da bu otomobili çevreci kılıyor. Süspansiyon konforuyla, Türkiye'nin bozuk asfaltında bile sınıfı geçen Clio Grand Tour, biraz daha hisli bir direksiyona kavuşmayı bekliyor. Otomobilin yol tutuşu, hatchback kardeşinin az da olsa gerisinde kalıyor ama hemen belirtelim ki güvenliği tehlikeye atacak türden bir durumla karşılaşmıyorsunuz. Görüş açıları açık ve net. Fren performansı ortalara değerler içinde.

Fiyatı 33.850 TL'den başlıyor

Makyajla birlikte Clio Grand Tour'un donanım adları da değişikliğe uğradı. Eskiden Authentique, Expression ve Dynamique donanım adlarına yer verilirken, otomobide artık Authentique, Extreme ve Executive adlı donanım seviyeleri bulunuyor. 1.5 dCi 85 HP'lik versiyon Extreme ve Executive donanımlarıyla satılıyor. Extreme'in fiyatı 33.850 TL, Executive'inki ise 36.000 TL. Clio Grand Tour, hatchback karoserin ön görünüm ve iç mekanını, statio karoserli otomobillerin bagaj hacmi avantajıyla birleştiren başarılı bir otomobil.



Renault Clio Grand Tour 1.5 dCi 85 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	12.7 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4200 / 1720 / 1495 mm
Bagaj hacmi:	440-1275 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.2 / 4.0 / 4.4 lt/100 km
1.5 dCi 85 HP baz fiyat:	33.850 TL (3 Mayıs 2010)

- + Tüketim, bagaj hacmi, konfor
- Performans

Uzaylı Loeb

Geçtiğimiz ay ülkemizi motorsporlarında en çok ilgilendiren konu hiç şüphesiz Türkiye Rallisi'ydi. Kültür Başkenti olması sebebiyle İstanbul'da ilk kez organize edilen yarışta üç gün boyunca start alan yabancı ve ülkemizin pilotları toprak etaplarda hünerlerini sergilediler. Bu zorlu rallide olan bitenleri zaten ilerleyen sayfalardaki yarış haberimizde göreceksiniz. Ralliyi yerinde takip eden benim ve de çoğu yarışseverin hiç şüphesiz en çok gözüne çarpan nokta Sebastien Loeb'in gösterdiği kusursuz performansıydı. WRC sahnesine çıktığından beri hep tepeye oynamış, sayısız şampiyonluklar kazanmış, rekorlar kırmış ve çoğu pilotu da emekli etmiş Fransız pilot, İstanbul'da da yine geleneği bozmayarak zirvenin sahibi oldu. Daha önceleri hep "Tren gibi dümdüz gidiyor, seyredenlerde zevk bırakmadı" denilen Loeb, seyirci noktalarında çoğu zaman en güzel görüntüleri sergileyerek artık tribünlere de oynamaya başladığını gösterdi.

Sebastien Loeb -sevgili dostum Aras Dinçer'in tabiriyle- neredeyse bir jet uçağı gibi hatasız ve kırılması çok zor

olan Citroen C4 WRC'siyle her yarış izleyenlere adeta bir resital sunarak zirveyi parselliyor. Yıllar boyu özellikle asfaltta geçilmez olan Fransız pilotlarda ilk olarak bu geleneği toprakta da yarış kazanabilen Didier Auriol bozmuştu. 2003'den beri katıldığı rallilerde kar da dahil her türlü zeminde kazanmaya gidebilen Sebastien Loeb, adeta son günlerin futbolda en çok konuşulan ismi Lionel Messi gibi bir fenomen oldu diyebiliriz. Yarış camiasından arkadaşlarımızla yaptığımız sohbetlerde de kimi zaman espri niyetine söylediğimiz bir gün kazandığı yarışın ardından finiş podyumunun tepesine bir UFO yanaşıp "Hadi bakalım evlat, bu kadar eğlence yeter" deyip Loeb'i alıp götürmezse şaşırmayacağız.

Son olarak İzmir Pist Yarışı'nda kendisine çarpan yarış otomobili nedeniyle genç yaşta yaşama veda eden meslektaşım Ömer Koçyiğit'i vefatının 5'inci yılında sevgi ve özlemle anıyorum. Nurlar içinde yat canım kardeşim...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Monroe'nun Off- Road'daki başarısı sürüyor

2010 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın ikinci ayak yarışı 1-2 Mayıs tarihlerinde Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü (ANDOFF) organizatörlüğünde gerçekleştirildi.

Kırıkkale'de Hasandede Belediyesi, Diversey Kimya, Türk Kızılayı ve Odtü-Spor Müdürlüğü sponsorluğunda organize edilecek yarış 2010 sezonu içerisinde organize edilecek tek ulusal yarış olacaktı. İlk yarışın bitmesi ile başlayan puan hesaplarında bu yarış, yarışmacılar için hayli önem taşıyordu. Ekiplerin Türkiye Şampiyonasında puan almak için birbirleri ile kıyasıya mücadele edeceği sezonun ikinci yarışında ekipler, Hasandede, Malik Ejder Çoşkun ve ANDOFF isimlerinden oluşan 11 özel etapta 109,8 kilometre olmak üzere toplam 115,2 kilometre yol kat ettiler.

Seyirciler aksiyona doydu

Kuru zeminde ve sıcak havada yapılan yarışma ekiplere zor anlar yaşatırken izleyicilere seyir keyfi verdi. 2010 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nda, Hasandede, Malik Ejder Çoşkun ve ANDOFF isimlerinden oluşan 11 özel etapta 109,8 km, normal etapta 5,4 km, toplamda 115,2 km yol kat eden ekiplerde Genel Klasman birinciliğini Aroma

Off-Road takımından Ali Doğaner-Selçukhan Altınordu ikilisi kazanırken, Monroe sponsorluğunda yarışan Nihat Keskin-Yasemin Toker ikilisi S4 sınıfında ikinci, genel klasman'da ise beşinci oldu. Sınıflarda; S1'de Onur Alptekin-Merih Utkular, S2'de Ali Doğaner-Selçukhan Altınordu, S3'de Hikmet Şengül-Barış Başkan, S4'de Ahmet Tınır-Rafet Yılmaz birinci oldu. Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın üçüncü ayağı 22-23 Mayıs tarihlerinde Bursa'da Bursa Alternatif Sporlar Kulübü (BASK) organizasyonu ile gerçekleştirilecek.



Malezya'da Red Bull takımı muradına erdi

Sezonun başından beri bir türlü şanssızlıklardan yakasını kurtaramayan Red Bull takımı, Malezya GP'sinde ilk iki sırayı elde ederek şeytanın bacağını kırdı

Yazı: Gürkan Çağlar





Bu sezon yarış kazanması beklenen Mercedes GP takımının Alman pilotu Nico Rosberg yarış sonunda podyumun üçüncü basamağında yer aldı.



Polonyalı Robert Kubica Renault takımının yüzünü güldürmeye devam ediyor.



Adrian Sutil Force India takımına beşincilik kazandı.

Bu sezona yine şampiyonluk parolası ile başlayan Red Bull takımı, bilindiği gibi daha önceki yarışlarda ön sıralarda yer alırken, yaşanan çeşitli mekanik sorunlar nedeniyle hedeflenen sonuca gidememişti. Malezya GP'sinde bu kez sıkı bir hazırlık süreci geçiren Red Bull takımı, 3 Nisan Cumartesi günü yağmur altında yapılan sıralama turlarında Mark Webber ile pole pozisyonu ele geçir-

di. Nico Rosberg ikinci, Vettel de takım gridde üçüncü sırada yer aldı. Ertesi gün yarışa çok iyi bir başlangıç yaparak ilk virajda takım arkadaşını geçen Vettel yarış sonuna kadar sorunsuz bir performans ile giderek finiş çizgisini ilk sırada geçti. Mark Webber girdiği ilk pit stop esnasında yaşadığı zaman kaybı nedeniyle ikinci sırada kalırken Mercedes GP'den Nico Rosberg üçüncü sırada ya-

rışı noktalararak bu sezon ilk podyum derecesine ulaştı. Renault takımından Robert Kubica yarışı dördüncü sırada tamamlarken, Force India takımının Alman pilotu Adrian Sutil son turlarda arkasından kendisini sıkıştıran Hamilton'ın baskılarına iyi dayanarak beşinci sırayı aldı. Yarışa 20. sırada başlayan buna rağmen yarışın başlaması ile birlikte oldukça atak bir sürüş sergileyen McLaren pilotu

Lewis Hamilton yarışı altıncı sırada bitirdi. Hamilton'ı eski formunu yakaladığı gözlenen Ferrari pilotu Felipe Massa takip ederken, bir önceki Avustralya GP'si galibi son şampiyon Jenson Button sekizinci sırada finiş çizgisinden geçti. Fernando Alonso ise son pit stop sonrasında hızını arttırarak Button ve Massa'ya yetişti ancak son turda motor problemi yaşayarak büyük hayal kırıklığına yaşadı.



20. sıradan start alan Lewis Hamilton, damalı bayrağın ardından altıncı sırada geçerek yarışı tamamladı.



Eski formuna ulaşmaya başladığı gözlenen Felipe Massa yedinci olarak finiş geldi.



Son şampiyon Jenson Button sekizinci olarak hedefinin uzağında kaldı.



Jaime Alguersuari sekizinci olarak kariyerinin en iyi derecesine ulaştı.

Vettel: "Güzel bir gelişme yaşadık"

Yarışın ardından basın mensuplarının sorularını cevaplayan Sebastian Vettel: "Mark sıralama turlarında kumar oynadı ve hak ettiği şekilde pole pozisyonunu elde etti. Benim içinse en önemli olan şey iyi bir başlangıç yapmaktır. Sabırlıydım ve patinaj yapmamaya çalışıyordum ki doğru olanı yaptım. Daha sonra birinci viraja doğru uzun bir sprint mesafesi vardı Mark'ın içine dalabildim ancak bunu takım arkadaşınıza yaparken daima çok dikkatli olmalısınız, takım arka-

daşınıza çarptığınızda bu TV den oldukça aptalca gözükecektir. Sonunda bence her ikimizde bir birimize oldukça saygılı davrandık. Yarış boyunca Mark arkamdaydı ve bana sürekli baskı uyguladı, hata yapmam için oldukça sıkıştırdı. Aslında benden hızlı olduğu bölümler de vardı aynı şekilde benimde ondan hızlı olduğum bölümler oldu. Ama sonuçta liderseniz lastiklerinizi daha rahat koruyabiliyorsunuz ve arkanızdakine kendi hızınızı hareketlerinizi dikte edebiliyorsunuz" şeklinde konuştu.

F1 Malezya GP'si Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	.....Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	
2.	.....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 4.8s
3.	.....Nico ROSBERG	Mercedes	+ 13.5s
4.	.....Robert KUBICA	Renault	+ 18.5s
5.	.....Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+ 21.0s
6.	.....Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+ 23.4s
7.	.....Felipe MASSA	Ferrari	+ 27.0s
8.	.....Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+ 37.9s
9.	.....Jaime ALGUERSUARI	Toro Rosso-Ferrari	+ 1d10.6s
10.	.....Nico HULKENBERG	Williams	+ 1d13.3s

Çin'de duble yapma sırası McLaren'deydi

Formula 1 Çin GP'sinde McLaren takımı pilotları Jenson Button ve Lewis Hamilton podyumda ilk iki sırayı aldılar.

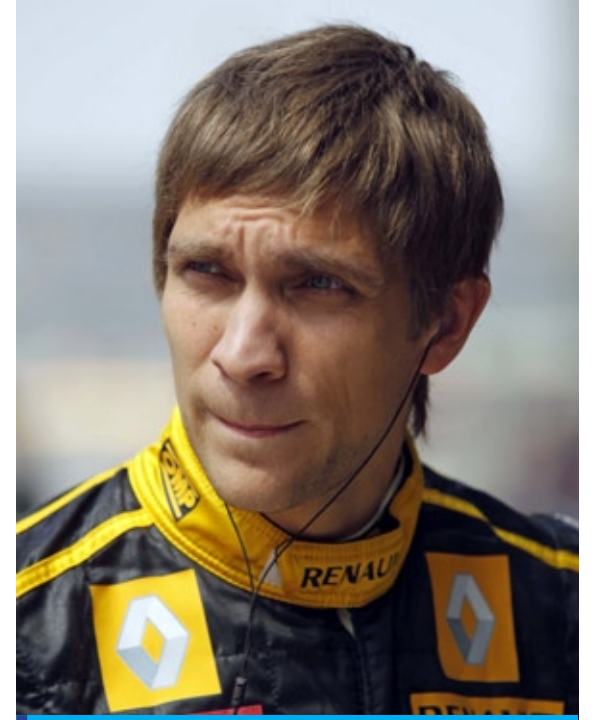
Yazı: Gürkan Çağlar



Geçtiğimiz yılı şampiyon olarak noktalayan Jenson Button yağmur altında yapılan yarışta Avustralya'da olduğu gibi başarılı lastik stratejisini performansı ile birleştirerek damalı bayrağı ilk sırada geçen pilot oldu. Ayrıca İngiliz pilot bu zaferi ile sezonda iki birincilik kazanan ilk isim olarak kayıtlara geçti. Yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında Red Bull takımı pilotları Sebastian Vettel ve Mark Webber gridin ilk iki sırasını paylaştılar. 18 Nisan günü yarışın startı ile birlikte Fernando Alonso çok iyi bir start alıp ilk viraja lider girdi. Ancak arka taraflarda Force India takımından Antonio Liuzzi'nin attığı spin nedeniyle Kamui Kobayashi ve Sebastien Buemi, Liuzzi ile birlikte yarış dışı kaldı. Güvenlik aracının piste girmesi ile birlikte bazı pilotlar pit alanına geri dönerek yağmur lastiklerine geçtiler. Daha sonra yarış komiserleri tarafından Fernando Alonso'nun fodepar yaptığı belirlendi ve İspanyol pilota pitten geçme cezası verildi. Tekrar verilen starttan 19. tura kadar yarış lider durumunda sürdüren Nico Rosberg yerini Jenson Button'a kaptırdı. İngiliz pilot kalan 35 turda yerini kaptırmamayı başararak ve doğru pitstop stratejisi ile zirvede yarış noktaladı. Lewis Hamilton'a da geçilen



Lewis Hamilton takım arkadaşı Button'ın ardından ikinciliği elde etti.



Rus pilot Vitaly Petrov yedinci olarak F1'e alışmaya başladığını gösterdi.

Nico Rosberg podyumu tamamlayan son isim oldu. Fernando Alonso yarış boyunca atak ve saldırgan sürüş stili ile dördüncü sırada finişe gelerek kendisi ve takımı adına önemli puanlar alırken, sezona istikrarlı ve başarılı bir başlangıç yapan Renault pilotu Robert Kubica da beşinci sıranın sahibiydi. Pole pozisyonunda start almasına rağmen bu üstünlüğünü kullanamayan ve ilk turlarda erken yağmur lastiklerine geçme kumarı da tutmayıp zirveden uzak kalan Sebastian Vettel altıncılığa razı olurken, şampiyo-



Nico Rosberg 19. turda yerini Button'a kaptırıp zafer hayalini başka yarışa bıraktı.



Startta fodepar yaparak pitten geçme cezası alan Alonso, buna rağmen dördüncü oldu.



Robert Kubica istikrarlı performansını Çin'de de devam ettirdi.



Sebastian Vettel, pole pozisyonunda yarışa başlasa da bu avantajını lehine kullanamadı.

nanın ilk Rus pilotu Vitaly Petrov da elde ettiği yedincilikten ötürü mutlu görünüyordu. Mark Webber ve Felipe Massa sekizinci ve dokuzuncu sıralarda finiş çizgisini geçerlerken, halen eski performansına yaklaşamadığı görülen Michael Schumacher de ilk 10 sırayı tamamlayan son isim oldu.

Button: "Kariyerimin en iyi zaferi"

Sezonun ilkinci yarış zaferine ulaşan Jenson Button yarış sonrası yapılan basın toplantısında "Bu benim en iyi zaferim. Kazandığımız her bir yarış sizin için en iyi zaferdir fakat bu zorlu şartlarda bu zaferin önemi başka

oluyor. Sadece hava şartlarıyla ilgili olarak doğru karar vermek değil, hızın iyi olması da sonuçta etkili oldu. Rakiplerimizden tur başına neredeyse iki saniye daha hızlıydık" diye konuştu. Geçtiğimiz ay Avustralya Grand Prix'deki lastik kararı sayesinde de podiumun tepesine çıkmayı başaran İngiliz pilot, buradaki sonucun ise şansla bir ilgisinin olmadığını vurguladı. Mevcut şartlara göre doğru kararlar verdiklerini ifade eden Button, takımla bağlarının her geçen gün güçlendiğini belirterek, McLaren'ın bu başarılarını tekrarlaması için yoğun çalışmaya devam edeceklerini söyledi.

ŞANGAY PİSTİ'NDEKİ MÜCADELEDE MCLAREN TAKIMI PİLOTLARI BUTTON VE HAMILTON HIZLARI VE DOĞRU PITSTOP STRATEJİLERİ İLE RAHAT BİR ZAFER ELDE ETTİ.

F1 Çin GP'si Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	1:44:42.163
2.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+1.530
3.	Nico ROSBERG	Mercedes	+9.484
4.	Fernando ALONSO	Ferrari	+11.869
5.	Robert KUBICA	Renault	+22.213
6.	Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+33.310
7.	Vitaly PETROV	Renault	+47.600
8.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+52.172
9.	Felipe MASSA	Ferrari	+57.796
10.	Michael SCHUMACHER	Mercedes	+1:01.749

İstanbul'dan Loeb fırtınası geçti

Bu yıl İstanbul'da düzenlenen Türkiye Rallisi'nde Citroen takımının efsane ismi Sebastien Loeb birinciliği kazanırken, Fatih Kara da Ulusal klasmanda ayrı ayrı geçilen üç günden topladığı puanlarla Türkiye Ralli Şampiyonası'nda liderliğe yerleşti.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan ÇAĞLAR





İkinci olan Petter Solberg yarış öncesi feribot turunda kendisini yakın markaj altına alan dansözle bir hayli neşeli görünüyordu.



Bir önceki Türkiye Rallisi birincisi Mikko Hirvonen, bu yarışta da Citroen'lerin ardından gelerek üçüncü oldu.

Daha önce beş kez Antalya'da yapıldıktan sonra bu yıl Dünya Kültür Başkenti olması sebebiyle 15-18 Nisan tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen Türkiye Rallisi'nde Sebastien Loeb üçüncü kez zafere ulaşmayı başardı. Sebastien Loeb, lider durumundaki Citroen Junior takımından adaşı Sebastien Ogier'in arkasında ilk günü 25 saniye geride beşinci olarak tamamladı. Beklenildiği gibi ikinci gün önünde temizlenmiş yol olacağı için

önündekileri tek tek geçip liderliğe yerleşeceği yönündeki tahminler boş çıkmadı ve Fransız pilot Petter Solberg'in önünde zirvedeydi. Son gün de Fransız pilot her yarışta yaptığı gibi arkasındaki rakipler ile farkı sabit tutarak Pendik sahilinde kurulan finiş takına ilk çıkan isim olmayı başardı. Yarıştan önce her ne kadar kazanmayı istese de ikinciliğin de kendisi için iyi bir sonuç olacağını söyleyen Petter Solberg, ikinciliği elde

ederek muradına ermiş oldu. İki sene önce Antalya'da düzenlenen rallide adeta fırtına gibi esen Ford pilotu Mikko Hirvonen, bu kez Citroen'lerin hızına ayak uydurmakta zorlandı ve üçüncülüğe razı oldu. 15. özel etap olan Ulupelit 2'ye kadar lider durumda olan Sebastien Ogier, lastiğini patlatması sebebiyle durup değiştirdiği 2 dakikaya kadar zaman kaybederek yerinden oldu ve kalan etaplardaki ortalama bir tempo tutturarak

SEBASTIEN LOEB
GELENEĞİ BOZMADI
VE İLK GÜN ADAŞI
SEBASTIEN OGIER'İN
ARDINDA KALSA DA
ERTESİGÜN YAPTIĞI
ATAKLA ZİRVEYİ ELİNE
GEÇİRDİ.



Sebastien Ogier ikinci gün lastik patlatınca zirveyi bırakarak finiş dördüncü sırada geldi.



Yarışa Ukrayna'dan katılan Alexander Saliuk, Hallı'daki bu zıplaması ile hafızalarda unutulmaz görüntüler bıraktı.



İki medyatik isim Raikkonen ve Block start öncesi halkın yakın ilgisindeydi.

dördüncülüğü elde etti. Formula 1'den ralliye geçtiği bu sezon daha önceki yarışlarda yüzü gülmeyen (gerçi iyi sonuç olsa da gülmemeye devam eden) Kimi Raikkonen, beşinci sırada finiş gelerek en azından şeytanın bacağını kırmış ve ralli deneyimini arttırmış oldu. Stobart takımı pilotlarından Federico Villagra ve Matthew Wilson yedinci ve sekizinci sıralarda Türkiye Rallisi'ni noktalarlarken, dokuzuncu sırada bu iki pilotu

takip eden Dennis Kuipers Super 2000 kupasını kazandı. 10. sırada Suzuki Swift S1600 ile ralliyi bitiren Aaron Burkart da JWRC birincisi oldu.

Türkiye Ralli Şampiyonası da bu yarışla start aldı

Türkiye Rallisi ayrıca ulusal şampiyonanın ilk yarışı olması sebebiyle ülkemiz pilotlarının da start aldığı yarış oldu. Daha önce eşi benzeri olmayan bir uy-

gulama ile her gününün bir şampiyona yarışı sayıldığı rallide ilk günün galibi Serkan Yazıcı olurken, ertesi iki gün ise Parkur Racing'in askerden dönüp sivil hayata merhaba diyen genç ismi Fatih Kara galip gelerek üç yarışın sonunda kazandığı puanlarla şampiyonada liderliğe yükseldi. Ulusal seri yerine WRC'ye kayıt yaptıran yarışmacıların, her gün için Türkiye Ralli Şampiyonası'na aldıkları puan, %10 fazlası ile puan eklen-

mesi kuralından faydalanan Yağız Avcı, yeni takımı Ford'un yine yeni yarış otomobili Fiesta Super 2000'ile ilk gün yol dışına çıkararak yarışa veda etti. Superally kuralı ile ertesi iki günde istikrarlı ve hızlı bir tempo tutturarak zirveyi zorlayan Yağız Avcı, elde ettiği puanlarla şampiyonada ikinci sıraya yerleşti. İki sezon aradan sonra Parkur Racing renklerinde yeniden parkurlara geri dönen Ercan Kazaz da öncelikle taktiğe dayanan tem-



Bakanlar ve pilotlar yarış öncesi Ayasofya'nın önünde toplu halde objektiflere poz verdiler.

posunun karşılığını üç günün ardından şampiyonada üçüncülüğe yükselerek aldı. Geçen seneki İtalya macerasının ardından yeniden ülkemiz parkurlarına geri dönen Serkan Yazıcı, Fiat Grande Punto S2000 otomobiliyle ilk gün Türk pilotlar arasında zirvedeydi. Ancak ertesi gün yoldan çıkarak yarış dışı kalan 2008 sezonunun şampiyon ismi, son günü yaşadığı sorunlara rağmen üçüncü

sırada noktalarak zirve çekişmesinde yine önde gelen pilotlardan biri olacağını gösterdi. Kariyerinde 2005 Türkiye Ralli pilotlar şampiyonluğu bulunan ve iki senedir yarışmayan Bursalı Mehmet Besler ise iyi başladığı yarışta ilk gün Hallı etabında yoldan çıkarak Fiat Grande Punto S2000 yarış otomobilini hasara uğratarak ralliye veda etti.



Burcu Çetinkaya WRC genel klasmanında yarışı tamamlayan en iyi Türk pilot oldu.



Yeni otomobili, ko-pilotu ve sponsorlarıyla Serkan Yazıcı ilk günü ulusal klasmanda birinci sırada tamamladı.



Yağız Avcı ilk gün yoldan çıkarak yarış dışı kalsa da son iki gün toparlanarak iyi zamanlar elde etti.



Burak Çukurova yeni Peugeot S2000'yle izleyenlere güzel görüntüler sundu.



Start sonrası ekipler Yenikapı'dan Pendik'e yine aynı feribotla geri döndüler.

WRC klasmanında en iyi Türk pilot Burcu Çetinkaya oldu

Beş yıllık ralli kariyerinde bu sezon Peugeot Türkiye'nin desteğini arkasına alarak Super 2000 otomobille mücadeleye soyunan Burcu Çetinkaya – Çiçek Güney ekibi, üç günlük zorlu yarış sonunda genel klasmanda 12. sırada yarışı tamamladı. Bu sonuçla genel klasmanda en iyi Türk ekip olan bayan ikili, sevincini servis alanında Peugeot Türkiye yetkilileri ve takım elemanları ile doyasıya kutladı. Çetinkaya – Güney çifti, bu sezon daha önce ilan edildiği gibi IRC mücadelesinde tavanında ay yıldızlı bayrağımızı taşıyan otomobilleri ile ülkemizi temsil edecekler.

Seyirci ilgisi vasat, katılım ise tatmin edici oldu

İstanbul'da olması sebebiyle Türkiye Rallisi'nin Sultanahmet Meydanı'nda yapılan startı haklın yoğun ilgisine sahne olurken, aynı durum etaplarda ve servis alanında ise vasat düzeyde gözlemlendi. Seyirciler en çok ilgiyi Formula 1'den kendisine yoğun bir fan kitlesi edinen Kimi Raikkonen ile paylaşım sitelerinde otomobiliyle yaptığı şovlar izlenme ve paylaşım rekoru kıran Ken Block'a gösterdi. Ülkemiz yarış severleri bu iki isimden imza alabilmek ve fotoğraf çektirebilmek için her fırsatı değerlendirmeye çalıştı. Özel etaplarda ise komşu ülke Bulgaristan'dan gelen seyircilerin sayısı



Suzuki Ignis ile mücadele eden Alman pilot Aaron Burkart, JWRC sınıfında birinciliği kazandı.



Serhat Öztemir geçen seneki otomobili ve sponsorları ile bu sezon da şampiyonada iddialı.



Bursalı Ünal Şenbahar yeni sponsoru Jack Lemans F1 ile bu sezon ralli parkurlarında 4WD otomobille kendisine şans arıyor.



Süheyl Polatoğlu yeni sponsoru ile istikrarlı geçen üç günlük yarış yaşadı.

azımsanamayacak kadar yüksekti. Özel otomobilleri ile çoğu etaba bizlerden önce varıp en güzel seyir noktalarında adeta kamp kuran Bulgar seyircilerin bu ilgisi, ülkemizdeki kanayan yara olan seyirci kıtlığı akıllara gelince hepimizi uzun uzun düşündürdü. Sembolik startın verildiği gün Pendik'den feribotla Yenikapı'ya hareket eden ekipler, İstanbul Boğazı'nın havasını ciğerlerine çekme ve eşsiz manzarayı izleme imkanı buldular. Yabancı pilotların hemen hepsinde bu manzaradan ötürü hayran bakışlar gözlemlenirken, yine aynı feribot-

la yapılan dönüş yolculuğu ise katılanlara hafiften azap yaşattı. Yenikapı'dan dönüşte Boğaz gezisi adı altında Sarıyer açıklarına kadar akşam karanlığında seyrini sürdüren feribotun Pendik'e varması uzun sürünce yabancı ekiplerin sıkılmaya başladığı gözlemlendi. Her ne kadar bir ara roman oyun havaları ekibi ile bu tarz organizasyonlarda olmazsa olmazı dansöz herkesi bir süreliğine neşelendirse de, bu turun fazla uzun olduğu konusunda herkes hemfikir. Bazı özel etapların ücretli olmasından dolayı gelen seyirciler ile orada bulunan güvenlik görevli-

leri arasında tartışmalar gözlemlenirken, bazı etaplarda da gözetmenlerin yanlış bilgilendirilmesi nedeniyle medya mensupları arasında da yüksek sesle konuşmalar yaşandı. Pazar alanı olarak yapılmasına rağmen, halen hizmete açılmadığından dolayı uluslararası yarışlarda servis alanı olarak kullanılan Pendik Pazar Alanı'nda ekipler büyük çadırların altında rahat bir mekanda servis alma imkanı buldular. Yarış severler de sevdikleri pilotları yakından izleme ve imza alıp lisanslı ürünlerden satın alma şansını da yakalamış oldular.

Türkiye Rallisi şimdilik 2011 takviminde yer almadı

Rallinin ardından FIA Dünya Motor Sporları Konseyi Nisan ayının sonlarında 13 yarışlık 2011 Dünya Ralli Şampiyonası takvimini açıkladı. Yeni takvimde Türkiye Rallisi yer almamış olmasına rağmen 23 Haziran tarihinde bir ralli daha eklenbilme ihtimalinden dolayı bir nebze umudumuz olacak. Eğer takvime girmesek de rotasyon sistemine dahil olup vuslatın 2012 senesine kalması bekleniyor.



Bu yıl Parkur Racing takımı renklerinde mücadele eden Fatih Kara, üç ayrı klasmandan topladığı puanlarla şampiyonada liderliğe yerleşti.

PARKUR RACING TAKIMI PİLOTLARI ÜÇ GÜNLÜK MÜCADELE BOYUNCA ÜST SIRALARDA YER ALIP YARIŞTAN EN KARLI ÇIKAN TÜRK TAKIMI OLDU.

WRC Türkiye Rallisi

Sıra	Pilot - Co-pilot	Otomobil	Zaman
1	Sebastien LOEB & Daniel ELENA	Citroën C4 WRC	03:01:38,70
2	Petter SOLBERG & Phil MILLS	Citroën C4 WRC	03:02:33,20
3	Mikko HIRVONEN & Jarno LEHTINEN	Ford Focus RS WRC	03:03:22,10
4	Sebastien OGIER & Julien INGRASSIA	Citroën C4 WRC	03:05:24,70
5	Kimi RAIKKÖNEN & Kai LINDSTROM	Citroën C4 WRC	03:08:23,00
6	Federico VILLAGRA & J.Perez COMPANC	Ford Focus RS WRC	04:09:35,40
7	Matthew WILSON & Scott MARTIN	Ford Focus RS WRC 08	03:10:08,50
8	Jari LATVALA & Miikka ANTILA	Ford Focus RS WRC	03:21:22,90
9	Dennis KUIPERS & Frederic MICLOTTE	FORD FIESTA S2000	03:25:00,90
10	Aaron BURKART & Andre KACHEL	SUZUKI SWIFT S1600	03:28:43,40

WRC Türkiye Rallisi 1. Gün Ulusal Genel Klasman

Sıra	Pilot - Co-pilot	Otomobil	Zaman
1	Serkan YAZICI & Kaan ÖZŞENLER	Fiat Grande Punto 2000	56:13.1
2	Fatih KARA & Bilge AYAN	Mitsubishi Lancer Evo 9	56:33.9
3	Ercan KAZAZ & Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	57:37.6
4	Valeriy GORBAN & Evgeniy LEONOV	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:00:08.3
5	Menderes OKUR & Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:02:04.9
6	Ünal ŞENBAHAR & Emire CANTÜRK	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:02:23.3
7	Ertan NACAROĞLU & Bora ARABACI	Ford Fiesta ST	1:03:56.5
8	Süheyl POLATOĞLU & Hakan UÇUCU	Citroen C2	1:04:59.5
9	Berkay Hakkı ŞAVKAY & Can HERGÜNER	Renault 19 16S	1:06:57.4
10	Ali GÜLAN & Ahmet YÖRÜK	Citroen Saxo VTS	1:07:22.4

WRC Türkiye Rallisi 2. Gün Ulusal Genel Klasman

Sıra	Pilot - Co-pilot	Otomobil	Zaman
1	Fatih KARA & Bilge AYAN	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:34:15.0
2	Ercan KAZAZ & Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:35:28.8
3	Mustafa SÖYLEMEZ & Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:40:27.3
4	Cem ÖZDEMİROĞLU & Ufuk ULUOCAK	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:48:05.3
5	Ali GÜLAN & Ahmet YÖRÜK	Citroen Saxo VTS	1:51:50.9
6	Süheyl POLATOĞLU & Hakan UÇUCU	Citroen C2	1:51:56.3
7	Halim ÖZAL & Burak SÖĞÜT	Citroen C2	1:54:37.9
8	Ertan NACAROĞLU & Bora ARABACI	Ford Fiesta ST	2:00:00.9
9	Cengiz KABATEPE & Bora KABATEPE	Ford Fiesta ST	2:02:25.9
10	Berkay Hakkı ŞAVKAY & Can HERGÜNER	Renault 19 16S	2:06:12.7

WRC Türkiye Rallisi 3. Gün Ulusal Genel Klasman

Sıra	Pilot - Co-pilot	Otomobil	Zaman
1	Fatih KARA & Bilge AYAN	Mitsubishi Lancer Evo 9	35:35.0
2	Ercan KAZAZ & Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	36:34.6
3	Serkan YAZICI & Kaan ÖZŞENLER	Fiat Grande Punto 2000	36:53.4
4	Valeriy GORBAN & Evgeniy LEONOV	Mitsubishi Lancer Evo 9	37:03.7
5	Mustafa SÖYLEMEZ & Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	37:37.7
6	Ünal ŞENBAHAR & Emire CANTÜRK	Mitsubishi Lancer Evo 9	38:14.6
7	Berkay Hakkı ŞAVKAY & Can HERGÜNER	Renault 19 16S	41:13.5
8	Ali GÜLAN & Ahmet YÖRÜK	Citroen Saxo VTS	41:35.0
9	Cem ÖZDEMİROĞLU & Ufuk ULUOCAK	Mitsubishi Lancer Evo 9	41:57.8
10	Halim ÖZAL & Burak SÖĞÜT	Citroen C2	42:04.9

Fiat Yamaha sezona yine zirvede başladı

Nisan ayında yeni sezona start veren MotoGP'nin ilk yarışının yapıldığı Katar'da Fiat Yamaha sürücüleri Valentino Rossi ve Jorge Lorenzo ilk iki sırayı elde ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar



Beş aylık aranın ardından 2010 sezonuna start veren MotoGP heyecanında ilk yarış yine Katar'da düzenlendi. Losail Pisti'nde gece yapılan yarışta geçen yıl çoğu yarışta olduğu gibi yine Fiat Yamaha takımı fırtınası esti. Bir gün önce yapılan sıralama turlarında Ducati sürücüsü Casey Stoner en iyi zamanı yapıp pole pozisyonunda start alma hakkı kazandı. 11 Nisan Pazar günü verilen start ile birlikte belki de şampiyonanın en iyi start alan ismi olan Dani Pedrosa ilk viraja lider girerek ön sırayı aldı. Ancak İspanyol sürücü daha sonraki turlarda yerini Casey Stoner ve Valentino Rossi'ye kaptırıp üçüncülüğe geriledi. Daha önceki yıllarda olduğu gibi ön sıradaki yerinde ardındakilerle arasındaki farkı açıp rahat bir zafer kazanacağı düşünülen Casey Stoner altıncı turda düşerek yarış dışı kaldı. Geçtiğimiz yılın Dünya Şampiyonu Valentino Rossi, Stoner'ın kendisine altın tepside sunduğu hediyeyi geri çevirmedi ve kalan turlarda ardındaki rakiplerle farkı kendisini zorlamayacak ölçüde muhafaza ederek sezona zaferle başlamış oldu. Son turlara doğru atak yaparak ikinci sıraya kadar yükselen Jorge Lorenzo ise damalı bayrağı takım arkadaşının ardında ikinci sırada geçerek Fiat Yamaha'nın sevincini katmerledi. Son turlara doğru Nicky Hayden ve Andrea Dovizioso arasında kıran kırana geçen mücadeleden İtalyan sürücü ga-



Fiat Yamaha sürücüleri podyumda ilk sırada yer aldıkları için oldukça mutluydu.



Andrea Dovizioso Nicky Hayden'ı son düzlükte geçerek üçüncülüğü elde etti.

lip ayrılarak podyumun üçüncülük basamağına çıkan isim oldu. Geçen yılı Dünya Superbike Sürücüler Şampiyonu olarak noktaladıktan sonra MotoGP'ye terfi eden Amerikalı Ben Spies, vatandaş Hayden'ın ardından beşinci sırada damalı bayrağın ardından geçerek sezona başarılı bir başlangıç yaptı.

Rossi "Bizim için fantastik bir skor"

Sezona Katar zaferi ile başlayan Valentino Rossi, "Bu benim 2005'den beri ilk kez sezonun ilk yarışında kazandığım birincilik oldu. Sezona 25 puanla başlamak bir anlamda benim için altın de-

ğerinde. Takım arkadaşın Lorenzo ile podyumda ilk iki sırayı elde etmemiz de bizim için fantastik bir skor oldu. Fiat Yamaha olarak sezon öncesi testlerden

bugüne kadar sürdürdüğümüz başarılı çalışmaların karşılığını bu yarışta aldık. Bu zaferimi tüm çalışanlara armağan ediyorum" açıklamasını yaptı.

Katar Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Valentino ROSSI	Fiat Yamaha Team	42'50.099
2	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	+1.022
3	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+1.865
4	Nicky HAYDEN	Ducati Marlboro Team	+1.876
5	Ben SPIES	Monster Yamaha Tech 3	+3.903
6	Randy DE PUNIET	LCR Honda MotoGP	+9.322
7	Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	+16.508
8	Colin EDWARDS	Monster Yamaha Tech 3	+19.867
9	Loris CAPIROSSI	Rizla Suzuki MotoGP	+20.893
10	Hiroshi AOYAMA	Interwetten Honda MotoGP	+21.100



BMW 2012'de DTM pistlerinde olacak

Geçtiğimiz sezon Formula 1 pistlerinden çekilerek büyük yankı yaratan BMW, 2012 sezonundan itibaren DTM Şampiyonası'nda yer alacağını açıkladı. Alman otomobil devi, Formula 1'de geçen 10 yıllık maceranın ardından 2009'un sonunda, otomotiv endüstrisini vuran küresel mali krizin de etkisiyle F1'den ayrılma kararı almıştı. BMW tarafından medyaya yapılan açıklamada, yönetim kurulu toplantısında 2012'den itibaren DTM serisinde yarışmaya onay verildiğini duyurdu. Açıklamada, bu süre zarfında belli temel gereksinimlerin karşılanmasının kararlaştırıldığı ifade edildi. Son kararı, DTM'nin yönetim organı olan ITR'nin vereceği belirtilen açıklamada, "Nihai açıklamanın bu yıl içinde verilmesi bekleniyor" denildi. BMW Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Klaus Draeger yaptığı açıklamada, "Bu kararı, Formula 1'e veda ettikten sonra köklerimize dönüşe yönelik istikrarlı bir adım olarak görüyoruz" yorumunda bulundu. Bu arada BMW'nin motor sporları alanındaki faaliyetlerinin başında yine Dr. Mario Theissen bulunuyor.

Ünal Şenbahar İsabeyli'de rekor kırdı

Jacque Lemans F1 saatlerinin sponsorluğunda yarışan Ünal Şenbahar, 2010 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ilk ayağı olan EOSK İsabeyli Şırlan Tırmanma'da rekor kırdı. TBursalı pilot, bu zamana kadar yarışta yapılan en iyi zamanı 15 sn daha geliştirerek, hem kendi kategorisini, hem de yarışın genel klasmanını kazandı. İlk çıkışta hızlı bir performans sergileyen Ünal Şenbahar, 3.55.83'lük zamana imza attı. Aynı performansı 2. çıkışta da sergileyen Şenbahar, 3.55.82'lik zamanıyla, ilk çıkıştaki başarısını tekrarladı. Toplamda 7.51.65 zamanı ile en yakın rakibinin 7 sn önünde rahat bir zafer kazanan Ünal Şenbahar, 2010 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'na iyi bir başlangıç yaptı. Şampiyona, Ankara Otomobil Sporları Kulübü - ANOK'un 15-16 Mayıs tarihlerinden Bolu Abant'ta organize edeceği Abant Tırmanma Yarışı ile devam edecek.



Türkiye'de ilk kez, 11 ilde 14 yarış aynı anda gerçekleşti

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 90'ıncı kuruluş yıldönümü etkinlikleri çerçevesinde TOSFED tarafından gerçekleştirilen Türkiye Slalom Kupası'nın bay ve bayan olmak üzere iki farklı kategorideki elemeleri yapıldı. 11 farklı il ve 14 organizatör kulüp tarafından 25 Nisan Pazar günü eş zamanlı olarak gerçekleştirilen yarışlar sonrasında, ilerideki günlerde organize edilecek final yarışına katılmaya hak kazanan yarışmacılar belirlendi. Her ilde ortalama 30 sporcunun mücadele ettiği yarışlara, seyirciler ve özellikle yerel medya büyük ilgi gösterdi. Bazı yerel TV kanalları ise yarışları canlı olarak yayınladı. TOSFED Başkanı Mümtaz Tahincioğlu, organizasyonda emeği geçen tüm kulüpleri projeye verdikleri destekten dolayı kutladı.



Tarık Akagün - Petter Solberg - Emre Anamur

Pirelli, Solberg ile basını biraraya getirdi

Türk Pirelli Lastikleri A.Ş. tarafından düzenlenen bir akşam yemeğinde görüşme fırsatı bulduğumuz dünya ünlü pilot Petter Solberg, Türkiye Rallisi'nin, WRC 2010 sezonunun en zorlu yarışı olduğunu söyledi. Petter Solberg, 14 Nisan Çarşamba akşamı Türk Pirelli'nin davetlisi olarak katıldığı yemekte samimi davranışları ve sorularımıza verdiği net cevaplarla, pilotluktaki başarısının yanı sıra iyi bir insan olduğunu da gösterdi. Petter Solberg, WRC'de ilk kez 1998'de start almış, 1999'da Ford fabrika takımı adına yarışmış, 2000-2008 yıllarında Subaru takım pilotluğu yapmış, 2009'un son iki yarışına kadar özel aracı Citroen Xsara ile yarışmış, şampiyonanın son iki yarışında ise Citroen C4 ile yer almıştı. Solberg, bu sezon kendi adını taşıyan takım ve yine Citroen C4 WRC ile yarışıyor. Bugüne kadar WRC'de 152 kez start almış çok tecrübeli bir pilot olan Solberg, Türkiye Rallisi öncesinde yaptığımız sohbette, İstanbul'daki etapları gördüğünü, antrenmana çıktığını ve zeminin çok kırıncı olduğu söyledi. Etaplarda sert ve sivri kayaların bulunduğunu belirten Solberg, bu konuda Pirelli lastiklerine güvendiğini ifade etti.

Kenan Sofuoğlu sezondan memnun

Bu yıl da ülkemizi World Supersport'da temsil eden Kenan Sofuoğlu, şampiyonada sezonun ilk dört yarışında podyuma çıkarak iyi bir başlangıç yaptığını söyledi. Kenan Sofuoğlu yaptığı açıklamada, şampiyonanın 13 ayaktan oluşan uzun bir maraton olduğunu ifade ederek, mutlaka şampiyonluğa ulaşacağını kaydetti. Geçen yıla oranla bu sezon daha iyi durumda olduğunu ve motosikletinde sorun yaşamadığını anlatan Sofuoğlu: "Assen'de yapılan son yarış istediğim gibi geçmedi. Önde başladığım yarışmada taktik gereği geriye çekildim. Bu benim uyguladığım bir taktik türüdür. Yarışları hep böyle kazandım. Ancak çekilmeye girdiğimde motosikletim bu kez yumuşak kaldı ve manevraların karşılığını alamadım. Bundan sonra daha sert motosiklet kullanacağım." açıklamasını yaptı. Ayrıca şampiyon sürücü "Yarışmalarda önemli olan puanlar alabilmek. Şampiyonanın sonunda her şey olabilir. Motosikletin üzerinde kalarak, podyuma çıkan şampiyon olur. Bu bakımdan kendimi çok şanslı görüyorum." şeklinde konuştu.



Pistte heyecan start aldı.

Türkiye Pist Şampiyonası'nda 2010 sezonunun 9 tur üzerinden gerçekleştirilen ilk yarışını Borusan Otomotiv Pilotu Aytaç Biter kazanırken, Rifat Sarıcaoğlu Porsche GT3 ile ikinci, Renault Clio ile yarışan Ahmet Berkel üçüncü oldu. Aytaç Biter ve Ahmet Berkel Süper Grup'un ilk iki sırasını oluştururken kategori üçüncüsü yine Renault Clio sürücüsü Cengiz Artam oldu. Maxi kategori lideri ise Rifat Sarıcaoğlu olurken ikinci sırada Honda Civic sürücüsü Esat Hancı oldu. İkinci yarışta Rifat Sarıcaoğlu birincilik kürsüsüne çıkarken ilk yarışın galibi Aytaç Biter ikinci oldu. Cengiz Artam yarışı üçüncü tamamladı. Rifat Sarıcaoğlu Maxi kategorinin de lideri olurken, Sarıcaoğlu'nu Volkan Uğur Karagöl ikinci sırada ve Esat Hancı üçüncü sırada takip etti. Super Kategoride brinci sırada Borusan Otomotiv Motorsport pilotu Aytaç Biter yer aldı. Cengiz Artam ve Mehmet Berkel kupa almaya kazanan diğer isimler oldu.

e-otodergi okuyucu sayıları

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



www.

e-otodergi.com

23'üncü sayımızı okudunuz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. İlginize nedeniyle teşekkür ederiz. Bir sonraki sayımız olan **Haziran 2010** tarihli 24'üncü sayımız, **6 Haziran 2010** tarihinde yayına girecektir.

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