

WWW.

NİSAN 2009

SAYI:10

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ



MERCEDES C 180 K  
BLUEEFFICIENCY



FORD MONDEO  
TOYOTA AVENSIS

www.otomobil.com.tr  
YAYINA GİRDİ

## Hoşgeldin bebek!

Duyan “Bu da ne!” diyecek, “Bu adam zaten geçen ay ikinci kez amca oldu, bu yeni bebek de neyin nesi?”. Hemen açıklayayım: Bu bebek; dede, baba, dayı ya da amca olunan bir bebek değil, ama yine mutlu olunan, gurur duyulan bir bebek: [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

Sitenin ayrıntılarını ilerleyen sayfalarda bulacaksınız. Ben burada önemli bir bilgi vermek istiyorum: Bir süredir, görüştüğümüz bazı otomotiv şirketi yetkililerine siteden bahsediyoruz. Bahsetmeden önce de onlara tek bir soru soruyoruz: “Şu an, Türkiye ve dünyadan otomotiv haberlerini her gün girip takip ettiğiniz Türkçe bir web sitesi var mı?”. Cevap “Hayır”. Karşımızdaki kişi, bu cevabın ardından hemen takip ettiği yabancı haber sitelerinin adlarını sıralayıveriyor. Ne kadar acı değil mi?

İşte biz şu iddiayı taşıyoruz: Türkiye’de, otomobil haberi almak isteyen herkesin ilk başvuru kaynağı olacağız. Biz haberciyiz. Sadece otomobil haberi vereceğiz. Otomobil alım-satımı bizim işimiz değil. Siteye her gün gelin. Yeni haber ve testleri okuyun, video’ları izleyin, gezin-tozun, yorum yapın.

Türkiye’nin en büyük sektörlerinden biri olan “otomotiv”in böyle bir siteye ihtiyacı vardı. Kurduk, yayına girdik.

Keyfini sürün!

Emre Anamur  
[emre@e-otodergi.com](mailto:emre@e-otodergi.com)

## 1 Nisan

1 Nisan size neyi çağırıştırıyor? Büyük ihtimalle soğuk 1 Nisan şakaların yapıldığı ortaokul veya lise yılları olsa gerek.

Zaman ne de çabuk geçiyor... Ortaokul, lise, üniversite bite-li yıllar olmuş. e-otodergi’nin 10. sayısını sayısını hazırlamışız. İlk zamanlarda e-otodergi’yi anlattığımız birçok kişi “yapın da, görelim” tarzında bir yaklaşım içindeydi. Biz, ekip olarak bunu yaptık. Bugün için bunu görenler olmasına rağmen, halen aynı yaklaşım içinde olanlar ve göremeyenler de var.

Tabi onların görememeleri puntoların ufak olmasıyla alakalı değil. Hekim olmadığımın bunların nedenleri hakkında fazla yorum da yapmak istemiyorum (hekim olmasam da dertlerini anladığım tek hasta grubu otomobil hastaları). Ama şimdi daha görülebilir ve daha anlaşılabilir (belki de alışıldık) bir yayın organıyla karşınızdayız: [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr). Evet, şaka değil gerçek. Şu ana kadar Türkiye’de otomobil konusunda faaliyet gösteren birçok dev firmanın peşinden koştuğu bu çok özel alan adı artık Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.’nin tescilli bir markası ve 1 Nisan 2009 tarihi itibarı ile de resmen yayında. Böyle sürpriz bir isime, böyle bir doğum tarihinden başkası yakışmazdı herhalde... [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)’nin kardeşi e-otodergi ile birlikte internet yayıncılığı algısını üst seviyelere çıkartmayı hedefliyoruz.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün  
[tarik@e-otodergi.com](mailto:tarik@e-otodergi.com)

# **BURAYA İLAN VEREBİLİRDİNİZ**

---

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



## HABERLER

- 11 www.otomobil.com.tr
- 13 Basılı otomobil dergileri
- 18 Şubat 2009 otomobil satışları
- 21 ÖTV indirimi
- 22 İkinci el piyasası

## MAGAZİN

- 17 “Egzoz” kelimesi

## MOTORSPORLARI

- 59 Formula 1 Avustralya GP’si
- 62 WRC Güney Kıbrıs Rallisi
- 64 Solargard Akdeniz Şampiyonası

## MODİFİYE

- 68 Brabus E 500

## KLASİK

- 70 BMW 2002

## KARŞILAŞTIRMA

**33** Toyota Avensis 1.6 Valvematic  
Ford Mondeo 1.6 Ti-VCT

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 23 Mercedes-Benz C180K BlueEfficiency
- 42 Nissan Qashqai 2.0 dCi 4x4 Otm.
- 46 Kia cee’d SW 1.6 CRDi Otm.
- 49 Renault Laguna III 2.0 dCi Otm.
- 53 Lancia Delta 1.4 T-Jet 150 HP



**28** SÜRÜŞ İZLENİMİ  
BMW 318d Sedan



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

**e-otodergi**

NİSAN 2009 SAYI 10

## Sahibi

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

## Editörler

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

## Görsel Yönetmen

**Suat Köksal**  
suatkoksal@gmail.com

## Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

**Gürkan Çağlar**  
gurkan@e-otodergi.com

## Katkıda Bulunan

**İsa Demir**

## Reklam

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

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



## GM, Rick Wagoner ile yollarını ayırdı

Genreal Motors'un yaşadığı ekonomik zorlukların sorumlu-su olarak gösterilen GM CEO'su Rick Wagoner'in yerine Fritz Henderson'un görev yapacağı bildirildi. Rick Wagoner yaptığı açıklamada geçen Cuma günü Washington'da kabine yetkilileri ile toplantı yaptığını ve görüşmede kendisinin GM CEO'su olarak kenara çekilmesinin istendiğini ve kendisinin de bunu yaptığını ifade etti. Görevi kendisinden devralacak Fritz Henderson'un GM'in yeni CEO'su olma görevi için mükemmel bir seçim olduğunu belirten Wagoner, Henderson ile uzun yıllar boyunca birlikte çalıştıklarını söyledi. 1977 yılından beri GM'de çalışan Rick Wagoner, son 8 yıldır firmanın CEO'su olarak görev yapıyordu.



## Daimler'e Abu Dabi'li hissedar geldi

Küresel kriz Avrupalı otomobil üreticilerini, ABD'de faaliyet gösterenler kadar sarsmamış olsa da etkilediği bir gerçek. Bir süre önce Chrysler ile yollarını ayıran Mercedes-Benz'in üretisi Daimler de yüzde 9.1'lik hissesini 1.95 milyar Euro karşılığında Abu Dabi'li yatırım grubu Aabar Investments PJSC'ye sattı. Enerji, altyapı, emlak, otomotiv ve finans gibi alanlarda faaliyet gösteren Aabar'ın en büyük ortağıysa Abu Dabi Emirliği yönetimine ait olan Petroleum Investment Company (IPIC). Daimler bu sayede, sağlam mali pozisyonunu korumayı amaçlıyor.

# DAIMLER



## Renault'nun İstinye tesisi hizmete girdi

Türkiye otomotiv sektöründe 1968 yılından bu yana yer alan Renault Mais A.Ş., yeni bir tesisini daha hizmete soktu. 3500 metrekarelik showroom ve 60 araçlık park alanına sahip tesis, İstinye'de Renault ve Dacia markaları için satış ve satış sonrası konularında hizmet vermeye başladı.

# ÜSTÜNÜ KAPATMAK MI? DONMAYI TERCİH EDERİM.



YENİ MINI CABRIO. **HEP AÇIK.**



www.MINI.com.tr

## Mercedes'ten stajyer konsepti: F-Cell Roadster

Retro, yani geçmişten izler taşıyan tasarımlar son dönemde otomobil dünyasında sıkça görülen örnekler arasında. Daimler AG'nin Sindelfingen'deki tesislerindeki 150 stajyer ve çiftli eğitim sistemi öğrencileri, olabilecek en retro tasarımlı otomobil konseptini, en ilerici yakıt sistemlerinden biriyle bir araya getirdi. En retro tasarımlı otomobil



konsepti biraz abartılı gibi gelse de F-Cell Roadster adı verilen bu araç, Benz'in 1886 yılında patentini aldığı ilk otomobilin çizgisi ilham alınarak geliştirilmiş. Üstelik günümüzün en ilerici yakıt sistemlerinden olan yakıt hücresinden aldığı güçle ilerliyor. Direksiyon simidi yerine joystick benzeri bir kumandayla yönlendirilen F-Cell Roadster, 25 km/s maksimum hıza ve 350 km menzile sahip. En büyük özelliği ise yakıt hücresi nedeniyle egzoz emisyonunun sıfır olması.

## Chevrolet Spark yenilendi

Yeni nesil Chevrolet Spark, 79. Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilendi. 2007 Detroit Otomobil Fuarı'nda sergilenen üç konseptten, internet üzerinden yapılan oylama sonucunda birinci seçilen Beat konseptinin çizgisini alan yeni Spark, markanın son dönemki keskin tasarımına sahip. Uzunluğu 3640 mm olan yeni Spark'ın dingil mesafesi 2375 mm. Spark'ta 1.0 lt 66 HP ve 1.2 lt 78 HP motor seçenekleri sunulacak. 1.2 lt'lik Spark'ın 0-100 km/s hızlanma süresi 12.4 saniye olarak açıklanırken, her iki motorunda ortalama tüketiminin 5.0 lt /100 km'nin altında olacağı ifade ediliyor.



## Keşfedin: Opel Insignia

### Geleceği görebilen otomobil.



Yolun ötesini görebilen bir otomobil yaratmak, zamanın ötesinde düşünmeyi gerektirir.



**Geliştirilmiş AFL (Sürüş Duyarlı Ön Farlar):** Her türlü sürüş koşuluna göre aydınlatma modunu ve yoğunluğunu otomatik olarak ayarlayan, sürüşe duyarlı, akıllı ön farlar. Virajın ötesini görebilme özelliği. Sürüş tarzına uyum sağlayan 9 farklı far modu.



**FlexRide Şasi:** İçinde barındırdığı sürüş elemanlarından aldığı verilere göre, sürüş stiline anında uyum sağlayan yol tutuş sistemi. 3 farklı dinamik sürüş modu ve kişiselleştirme seçeneği (Normal/Sport/Tour).



**Sınıfının en düşük sürtünme katsayılarından biri (0.27):** Yenilikçi ve sportif tasarımıyla daha sessiz bir sürüş deneyimi ve çok daha ekonomik yakıt tüketimi. Mükemmelliğe ulaşan aerodinamik tasarım.

www.opelinsignia.com.tr

Ortalama yakıt tüketimi 5.8-11.6 lt / 100 km. Ortalama CO<sub>2</sub> emisyonu 154 - 272 g / km.







## Urban Cruiser Ağustos'ta Türkiye'de

Toyota Urban Cruiser, B segmentinde yer alan bir şehir otomobili. Uzunluğu 3930 mm, genişliği 1725 mm, yüksekliği ise 1525 mm olan otomobil, bu kompakt boyutları sayesinde, sürücüsüne şehir içinde pratik kullanım sağlamayı hedefliyor. Otomobilde iki motor seçeneği sunuluyor. Bunlardan ilki 1.33 lt'lik (1329 cc) benzinli motor. 101 HP güç ve 132 Nm torka sahip bu motor seçeneğinde sadece 4x2 aktarma sistemi bulunacak. 1.33 litrelik motor 100 km'de ortalama 5.5 litrelik tüketime sahip. İkinci motor seçeneği ise 1.4 litrelik D-4D dizel ünite. 90 HP güç ve 205 Nm tork üreten bu motorda ise isteğe bağlı olarak 4x2 ve 4x4 aktarma sistemleri satın alınabilecek. Dizel seçenek, 100 km'de ortalama 4.5 litrelik motorin tüketimiyle dikkat çekiyor.

## Toyota'nın Türkiye'deki üretimi 1 milyon adedi geçti

Toyota, Türkiye'deki 1 milyonuncu otomobilini üretti ve bu olay, üçüncü jenerasyon Verso modelinin üretime geçmesiyle çakıştı. Toyota Motor Manufacturing Turkey (TMMT), 2004 yılından bu yana 430.000 adet Verso üretmiş durumda ve yeni Verso'dan yılda 55.000 adet üretecek. Üretime 1994 yılında geçen TMMT, halen yeni Verso'nun yanı sıra Auris modelini üretiliyor.



## Renault-Nissan ortaklığı 10 yaşına bastı

Renault adına Louis Schweitzer, Nissan adına ise Yoshikazu Hanawa tarafından 27 Mart 1999'da imzalanarak yürürlüğe giren anlaşma çerçevesinde ortaklık yapan Renault ve Nissan markaları, bu birlikteliğin 10'uncu yılını kutluyor. Bu özel gün nedeniyle bir açıklama yapan Renault ve Nissan'ın CEO'su ve Başkanı Carlos Ghosn şunları söyledi: "Bu güçlü ortaklık, daha ilk günden beri güven ve verimliliği artırma stratejileri çerçevesinde yol alıyor. Bugüne geldiğimizde, ne kadar doğru işler yaptığımızı ve ne kadar çok yol kat ettiğimiz görebiliyoruz".







*VOLKSWAGEN GOLF BİR  
ANDA İKİ YENİ VERSİYONA  
BİRDEN KAVUŞTU: GTD 170  
HP'LİK TURBODİZEL, GTI  
İSE 210 HP'LİK BENZİNLİ  
MOTORA SAHİP*



## Volkswagen Golf GTD ile performans ve çevrecilik birarada

Alman üretici Volkswagen 2009'a hızlı girdi. Yeni Polo ve yeni Golf GTI'nin ardından, şimdi de Golf GTD tanıtılıyor. 170 HP güç üreten 2.0 lt turbodizel motora sahip bu yeni model, sunduğu yüksek performansın yanı sıra çevreci kimlikle de dikkat çekiyor. Common-rail teknolojiye sahip motor, 100 km'de sadece 5.3 litre motorine ihtiyaç duyuyor. 139 g/km'lik karbon salınımı da otomobilin öne çıkan özelliklerinden biri. 0-100 km/s hızlanmasını 8.1 saniyede tamamladığı belirtilen otomobilin maksimum hızı ise 222 km/s. Tıpkı GTI'daki gibi, GTD de standart donanımda 6 ileri manuel şanzımana sahip. Ancak istenirse 6 kademeli DSG de satın alınabiliyor. 17 inç'lik tekerleklere sahip olan Golf GTD'nin, spor süspansiyonunun da verdiği avantajla, GTI seviyesinde bir yol tutuşa sahip olduğu belirtiliyor.

## Yeni nesil VW Golf GTI hazır

6'ncı nesil Golf'ün sporcusu GTI'nda bilgileri sonunda ortaya çıktı. Standart versiyondan görsel olarak radyatör ızgarasındaki kırmızı çizgiler, saha saldırgan görünümlü ön tampon ve daha büyük jantlarla ayrılan 2010 VW Golf'ün eskiden olduğu gibi 3 ve 5 kapılı hatchback karoserleri sunulacak. 2010 VW Golf'te eski nesildeki göre bazı farklılıklara sahip 2.0 TSI motor mevcut. EA888 kodlu ilk nesil motorların bir sonraki versiyonu olan bu motorda pistonlar, yağ pompası, yakıt pompası gibi birimler yenilenmiş. Bununla birlikte eski nesil VW Golf'te 200 HP olan motor gücü 5300-6200 d/d aralığında 210 HP'ye ulaşmış. 1700-5200 d/d aralığında üretilen 280 Nm'lik tork da ise bir değişiklik yok. Üretilen bu güç, eski nesilde olduğu gibi 6 ileri manuel veya 6 ileri DSG şanzımanla ön tekerleklere aktarılıyor. Yeni GTI, 0-100 km/s hızlanmasını 6.9 saniyede tamamıyor. Manuel şanzımanlı versiyonun maksimum hızı 240 km/s.



## Mercedes'in yeni Martı Kanat'ı SLS AMG 2010'a hazırlanıyor

Mercedes-Benz, Martı Kanat efsanesini tekrar uçurmaya hazırlanıyor. Şuan testleri devam etmekte olan otomobilin kamuflajlı fotoğrafları ve bazı bilgileri Alman üretici tarafından resmen açıklandı. Normalde üreticiler otomobillerinin kamuflajlı fotoğraflarını kendileri dağıtmasalar da, bu kez farklı bir durum söz konusu. SLS AMG olarak isimlendirilecek yeni nesil Martı Kanat, halen üretimde olan SLR McLaren'in yerini alacak. 1620 kg civarında olacak SLS AMG'de karoser alüminyum alaşımli üretilcek. SLS AMG'nin 6.3 litrelik motoru 6800 d/d'de 571 HP güç ve 4750 d/d'de 650 Nm tork üretecek. Arkadan itişli olacak SLS AMG, Mercedes-Benz'in açıklamasına göre 0-100 km/s hızlanmasını 3.8 saniyede tamamlayıp, maksimum 315 km/s'ye ulaşacak. Testleri 2009 sonunda tamamlanacak SLS AMG'nin tanıtımı 2010 ilkbahar aylarında yapılacaktır.



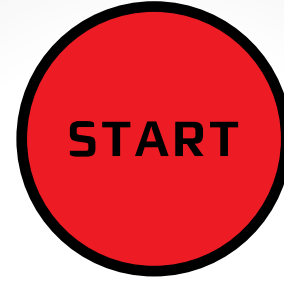
## Çok satanlar liginde en çevreci marka Fiat

Jato Dynamics tarafından yapılan ve Avrupa'nın en çok otomobil satan 10 üreticisini kapsayan araştırmaya göre Fiat, ortalama 133.7 g/km'lik CO2 filo emisyonu ile, 2008'in en düşük CO2 emisyonu yayan markası oldu. Fiat'ı 138.1 g/ km'lik ortalama CO2 emisyonu ile Peugeot, 142.4 g/ km CO2 emisyonu ile Citroen izledi. Bu markaları Renault (142.7 g/ km CO2), Toyota (144.9 g/km CO2), Ford (147.8 g/km CO2) VE Opel-Vauxhall (151.1 g/km CO2) takip etti.



otomobil

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



  
**www.otomobil.com.tr**



# Türkiye'nin yeni otomobil sitesi yayında

Emre Anamur ve Tarık Akagün'ün Haziran 2008'de kurdukları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin, şu an okumakta olduğunuz e-otodergi'nin ardından ikinci yayını olan www.otomobil.com.tr web sitesi yayına girdi.

Temmuz 2008'de Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi'yi yayınlamaya başlayan Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti., 1 Nisan 2009 tarihinde yeni bir yayın organını daha faaliyete geçirdi. Yayın hayatına www.otomobil.com.tr gibi çok güçlü bir adreste başlayan web sitesi, sadece otomobil haberi veren ve her gün güncellenen bir haber portalı.

## Okuyucu odaklı, haber öncelikli içerik

www.otomobil.com.tr, ciddi, bağımsız ve tarafsız yayın yapan bir otomobil haber portalı. Yalan haber ve dedikoduya yer olmayan sitenin önceliği, her zaman okuyucu ihtiyaçları. Okuyucu için önemli olmayan haberler bu sitede yer almıyor. Sitede yayınlanacak yazının, haber değeri taşıması birinci öncelik olarak belirlenmiş.

## Sade tasarım, kolay kullanım

Otomotiv sektörüne dair dünya ve Türkiye gündemini tutacak olan site, sade-anlaşılır tasarımı ve kolay kullanımıyla dikkat çekiyor. www.otomobil.com.tr sitesinin ana



sayfasında, en yeni 10 haberin gösterildiği bir manşet alanı bulunuyor. Bu alanda, 10 adet haber, siz hiçbir yere tıklamazsanız, 5 saniyede bir değişerek sergileniyor. Eğer 1'den 10'a kadar sıralanan rakamlardan birine tıklarsanız o haberin sabit olarak görüntülenmesini sağlıyorsunuz. Habere girmek içinse haberin başlığına ya da "devamı" yazısının üstüne tıklayabilirsiniz. Manşet alanındaki 10 haberden artı kalan 15 haber, bu alanın aşağısında sıralanıyor. Bu da en yeni 25 haberin ana sayfada yayınlanması anlamına geliyor. En yeni 25 haberden daha önce yayınlanan haberler ise, "marka" ve "kategori"lerin içine gidiyorlar.

## "Marka" ya da "Kategori"ye direkt erişim

Ana sayfa da dahil olmak üzere her sayfanın sol tarafındaki gri zeminli seçim bölgesindeki mönü yardımıyla; ister markaya göre, ister kategoriye göre seçim yaparak, okumak istediğiniz marka ya da kategorilere direkt olarak da erişebilirsiniz. Örneğin Opel markasının yayınlanmış haberlerini mi görmek istiyorsunuz? O zaman "Opel"e tıklayarak bu haberlere ulaşabilirsiniz. Tıpkı "Lastik" kategorisine tıkladığınızda lastik üreticilerinin haberlerine direkt erişim sağlayabileceğiniz gibi. Bölümde markalar gözükürken kategorileri görüntülemek için, altı kırmızıyla çizili

"Kategoriler" yazısının üstüne tıklamanız yeterli. Tekrar markaları görmek için de "Markalar"a tıklayabilirsiniz.

## "Haber", "Test" ve "Video"lara hızlı erişim

İstedığınız sayfalara ulaşmanın bir başka yolu da, sitenin her sayfasının üst kısmında yer alan kırmızı mönü barındaki "Haber", "Test" ve "Video" seçeneklerinden birine tıklamak. Kolayca anlaşılacağı gibi, tüm haberleri birarada görmek isterseniz "Haber"i, e-otodergi'nin uzman ekibi tarafından gerçekleştirilen testlere ulaşmak için "Test"i, çok özel videolara ulaşmak içinse "Video"ya tıklamanız yeterli.

## En çok okunan 6 haber

Her sayfanın sağ tarafında yer alan kırmızı zeminli alanda, sitenin yazılımı sayesinde hit sayısına göre otomatik olarak sergilenen "En çok okunanlar" bölümünde, ziyaretçilerin en çok tıkladıkları haber, test ve video'ları görebilir, derseniz bunlara bir tıkla ulaşabilirsiniz.

| SİTE HER GÜN YENİ HABERLERLE GÜNCELLENİYOR

## BASINDA



## Yorum yapmak serbest

Her haber, test ya da video'ya yorum yapabilirsiniz. Yaptığınız yorum, site yöneticisi onay verdikten sonra yorum yaptığınız haber, test ya da video'nun alt kısmında görüntülenecektir. www.otomobil.com.tr, ziyaretçilerin yorumlar aracılığıyla hem birbirleriyle hem de sektör yetkilileriyle iletişim kurabilecekleri interaktif bir platform yaratmış durumdadır.

## Bize ulaşabilirsiniz

Site yönetimiyle iletişim kurmak için yapmanız gereken şey çok basit: Sitenin her sayfasının üst kısmında yer alan kırmızı mönü barındaki "İletişim"i tıklayınca info@otomobil.com.tr mail adresine, "Reklam"ı tıklayınca da reklam@otomobil.com.tr mail adresine mail atabilirsiniz.

## www.otomobil.com.tr tescilli bir markadır

www.otomobil.com.tr, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin e-otodergi'den sonra ikinci tescilli markasıdır. Marka, logo ve internet sitesi adresi yasalarla koruma altındadır. Sitede yayınlanan tüm yazı ve fotoğrafların hakları saklıdır. Yazılı iznimiz olmadıkça, kaynak gösterilerek de olsa kullanılamaz.



otomobil.com.tr yayına girdi

Otomobil gazetecileri Emre Anamur ve Tanık Akagün tarafından kurulan Otomobil Yayıncılık Ltd. ikinci yayınına kavuştu. www.otomobil.com.tr, her gün güncellenen ve sadece otomobil haberleri veren bir web sitesi olarak yayına girdi. Site, haber, test ve videolarıyla otomobil severlerin günlük haber alma kaynağı olma hedefini taşıyor.



Otomobil internette hız kazandı

Her gün güncellenen ve sadece otomobil haberleri veren www.otomobil.com.tr web sitesi yayına girdi. Emre Anamur ve Tanık Akagün'ün editörlüğünde yayınlanan haber portalı, şirketin www.e-otodergi.com adresinden ücretsiz indirilen aylık elektronik otomobil dergisi e-otodergi'nin ardından ikinci yayın organı.

PAZARTESİ 30 MART 2009



Yayına giren **www.otomobil.com.tr**, Türk basınının değerli kalemleri tarafından da haber yapıldı. Sitenin haberi, ilk etapta Sabah Gazetesi, Akşam Gazetesi, Habertürk Gazetesi ve haftalık Auto Show Dergisi sütunlarında yer aldı. Heyecanımıza ortak olan Sabah Gazetesi Otomotiv Editörü Ufuk Sandık, Akşam Gazetesi Otomotiv Editörü Halil Okşit, Habertürk Gazetesi Otomotiv Editörü Hakan Özenen ve Auto Show Dergisi Yazı İşleri Müdürü Hırant Kasapoğlu'na teşekkür ederiz. **www.otomobil.com.tr** haberlerinin çeşitli gazete, dergi ve internet sitelerinde yayınlanmaya devam edeceğini umuyoruz.

Yeni otomobil sitesi  
www.otomobil.com.tr

**EMRE** Anamur ve Tanık Akagün tarafından kurulan Otomobil Yayıncılık şirketi ikinci yayın organını da açtı. www.otomobil.com.tr, her gün güncellenen ve sadece otomobil haberleri veren bir web sitesi olarak yayına girdi. www.otomobil.com.tr, bağımsız ve tarafsız bir şekilde hazırlanan haber, test ve videolarıyla otomobil severlerin günlük haber alma kaynağı olma hedefini taşıyor.

## KISA... KISA...

**www.otomobil.com.tr yayına girdi**

İnternet üzerinden ücretsiz indirilen aylık elektronik otomobil dergisi e-otodergi'nin ardından, bir diğer elektronik otomobil yayını olan "http://www.otomobil.com.tr" www.otomobil.com.tr yayına başladı. Yeni site bağımsız ve tarafsız bir şekilde hazırlanan haber, test ve videolarıyla otomobil severlerin günlük haber alma kaynağı olma hedefini taşıyor.

www.otomobil.com.tr





# Basılı otomobil dergilerinde büyük düşüş

Türkiye’de yayın yapan basılı haftalık ve aylık otomobil dergileri, her geçen gün düşen satışları ve artan zararları nedeniyle zor günler geçiriyor.

Yazı: Emre Anamur

Bu yılın Haziran ayında, otomobil gazeteciliği yapmaya başlayalı 9 yıl olacak. Muhabir olarak başlayıp son 2 yılın da genel yayın yönetmenliği yaptığım 6 yıllık Otohaber kariyerim, ardından 10 ay süren aylık GT dergisi yayın müdürlüğüm (dergi kapandı, patron borçlarla kaçtı) ve ekipçe para almadan çalışmaya zor dayandığımız (açtığım dava halen sürüyor) Car Dergisi’ndeki genel yayın yönetmenliğim. Ardından “Kötü patron, adamı iş sahibi yapar” deyişinden hareketle Tarık Akagün’le ortak kurduğumuz Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.’nin aylık otomobil dergisi e-otodergi’deki editörlüğüm (Şu an 10’uncu sayımızı okuyorsunuz) ve ikinci yayın organımız olan www.otomobil.com.tr mesaisi. Bu 9 yıl boyunca (ve tabii ki öncesinde de) dergiler açıldı, dergiler kapandı. Hatta yakın zamanda bir dergi için (Ciner Grubu-Auto Zeitung) kadro kuruldu ama dergi, hiç yayınlanmadan kapanarak tarihe geçti. Varlıklarını sürdüren dergilerin de çeşitli nedenlerle sayfa sayıları azaldı, çoğaldı. Kağıdın gra-



maji düşürüldü, yükseltildi. Baskı sayısı artırıldı, azaltıldı. Yaz döneminde okuyucunun bulunduğu il ve ilçeler değiştiği için, dönemsel tiraj kayıpları da yaşandı. Bu inişli-çıkışlı ortamda, bir şekilde idare edildi. Ama bugün, özellikle de aylık otomobil dergileri çok kötü durumdadır. Şu an piyasada üç tane önemli basılı aylık otomobil dergisi var: Autocar, evo ve auto motor & sport. Biri Çukurova, biri Doğuş, biriye Turkuva Motor Presse tarafından yayınlanıyor.

## Dergi satışları 4 haneli rakamlarda

Türk otomobil dergiciliği, uzun zamandır beş haneli satış rakamlarına ulaşamıyor.

Ne acıdır ki, sadece otomotiv endüstrisinde çalışan, yani bu işi yapan insanlar dergi okusa, satış rakamları değil 5 haneli, 6 haneli olacak. Ama okuma alışkanlığı hala gelişmemiş olan Türk insanı, bu dergilerin sadece “dostlar alışverişte görsün” şeklinde yayınlanması sonucunu doğuruyor. Bir de birçok kişinin (örneğin benim arkadaş çevrem), aynı ay birçok farklı otomobil dergisi satın aldığını düşünürsek, toplam okuyucu sayısı iyice düşüyor (Belki de 2000-3000 kişi üç dergiyi birden okuyor).

## Haftalık dergiler de zor durumda

Türkiye’nin ilk otomobil dergileri olan Otohaber ve Auto Show’da da durum

hiç iç açıcı değil. Bir dönem 18.000-20.000’lerde olan satış rakamları, artık 6000’li, 7000’li seviyelerde. Yıllardır, her türlü güçlüğü karşı dimdik ayakta duran, belirli bir kaliteyi koruyan Auto Show bile yayın yönetmeni ve görsel yönetmeniyle yollarını ayırdı. Ardından kağıdının gramajını, sayfa kalitesini, sayfa sayısını ve boyutlarını düşürüp ayakta kalmaya çalışıyor. Bugünkü dergi satışlarının azlığı belki şöyle daha net anlaşılabilir, bugün İstanbul Maslak’ta, her binada binlerce kişi çalışıyor. Yani Türkiye genelinde yayın yapan bir otomobil dergisinin aylık satışı, 2-3 binada çalışan kişi sayısı kadar. Üzücü olduğu kadar düşündürücü de.



**Dergilerde çalışan herkes huzursuz**

Sektörde tanımadığım, konuşmadığım gazeteci yok. Hele dergiciler, hepsi yüzlerce kez birlikte seyahat ettiğim, yediğim-içtiğim, belki de beraber çalıştığım, işe aldığım, işi öğrettiğim kişiler. Hepsi huzursuz. Kiminle konuşsam, “Bu sayı belki de son sayımız” diyor. Seyahatlerde hepsinin ağzından “İnşallah dergiye dönünce kötü bir haberle karşılaşmam” cümlesi dökülüyor. 70 milyonluk ülkede, Şubat 2009’da, üç tane aylık otomobil dergisi toplam 18.341 adet satılmış. Üçünün toplamı, okuyucu sayısı her geçen gün artan e-otodergi’nin aynı ayki okuyucu sayısından sadece 2418 kişi daha fazla. İadeler (bir derginin satılmayan nüshaları) baskı adedinin yüzde 50’sine dayanmış durumda. Mali zararın yanı sıra, kağıt ve mürekkep israfı nedeniyle bir çevre katliamı da yaşanıyor. Oysa çok eskilerde değil, 2006 yılının Ocak ayında Autocar’ın satışı 24.532’ydi. Ocak 2007’de ise auto motor & sport’un satışı 15.106’ydı. Şimdiki piyasa için bir rüya gibi değil mi?

**Zararlar, diğer yayınlarla kapatılıyor**

Bahsettiğimiz dergilerin hepsi büyük gruplar tarafından yayınlanıyor. Gerçi büyükler ama, aralarında çalışanlarına maaş yatırmakta güçlük çeken bile var. Peki nasıl ayakta kalıyorlar? Grubun kar eden bir yayını (örneğin televizyon kanalı ya da gazete) mutlaka oluyor. Otomobil

dergisinin zararı da, diğer yayından gelen karla kapatılıyor ve “Otomobil dergim var” diyebilmek adına ayakta tutuluyorlar. Bazen de ona bile gerek kalmıyor: Patron o kadar zengin ki (bir tv programının yaptığı kampanyaya telefon açıp 5 saniye içinde 1 milyon TL bağışlayan bile var), dergi 100 yıl zarar etse de, o zarar holdingde hissedilmiyor bile. Eğer bu dergiler, münferit şahısların elinde olsaydı, yayın hayatları çok kısa bir süre içerisinde biterdi.

**e-otodergi’nin hedefi aylık 100.000 okuyucu**

e-otodergi, basılı dergilerin aksine, her sayı bir öncekinden daha fazla kişi tarafından indiriliyor. Duyan geliyor, beğeniyor, gelen bir başkasına duyuruyor, o da bir başkasına söylüyor. Okuyucu sayısı hızla artıyor. Daha da artacak. İlk hedef aylık 100.000 e-otodergi okuyucusu. Bu yıl içinde olacak. Daha sonraki hedefi söylesem inanamazsınız şu an. Türkiye’de otomobil dergiciliğinin nasıl değiştiğine hep birlikte tanık olacağız.

*BASILILARIN  
ESKİ GÜNLERİ  
ÖZLEDİKLERİ BİR  
GERÇEK. UMARIZ ESKİ  
GÜNLER GERİ GELİR*

**e-otodergi aylık indirilme rakamları**

Sayı	Okuyucu
Temmuz 2008	6347
Ağustos 2008	7011
Eylül 2008	7530
Ekim 2008	10.042
Kasım 2008	15.220
Aralık 2008	15.873
Ocak 2009	15.903
Şubat 2009	15.923
Mart 2009	15.967

**Aylık otomobil dergisi satışları**

Dergi adı	Aralık 2008 satışı	Ocak 2009 satışı	Şubat 2009 satışı
Autocar	8044	7889	6129
evo	5500	4636	4262
auto motor & sport	9827	9415	7950

Not: Satış raporu otomobilmagazetesi.com’dan alınmıştır.

**Haftalık otomobil dergisi satışları**

Dergi adı	2009 / 6. sayının satışı	2009 / 7. sayının satışı	2009 / 9. sayının satışı	2009 / 10. sayının satışı
Otohaber	6654	6791	7364	7386
Auto Show	6347	6214	6502	7639

Not: Satış raporu otomobilmagazetesi.com’dan alınmıştır.



## Yeni Kia Sorento'nun resmi bilgileri ortaya çıktı

Kia, tamamen yenilenen 2010 Sorento'nun resmi tanımını 3 Nisan 2009'da kapılarını açacak Seul Otomobil Fuarı'nda yapacak olmasına rağmen, resmi bilgileri kendi internet sitesinde yayınlamaya başladı. Uzunluğu eskisine göre 95 mm artarak 4685 mm'ye ulaşan yeni Kia Sorento'nun 1885 mm'lik genişliğiyle değişmemiş. Bununla birlikte yükseklik 15 mm azalarak 1710 mm olmuş. Otomobilde ilk etapta 2.2 lt 200 HP turbodizelle birlikte 2.4 lt ve 2.7 lt benzinli motorlar sunulacak. Otomobilin Türkiye'ye geliş tarihi henüz açıklanma da, 2009 sonbaharında ülkemizde olmasını öngörebiliriz.

## Çin işi Rolls-Royce

Konforun zirvesinde yer alan Rolls-Royce Phantom sahibi olmak birçok kişinin gerçek olması mümkün olmayan hayalidir. Ama artık bunun için üzülmeye gerek yok. Her şeyin taklidini yapabilen Çinliler bunun da taklidini yaptılar. Geely'nin 20-28 Nisan 2009 tarihleri arasında düzenlenecek Şanghay Otomobil Fuarı'nda

tanıtacağı GE adlı otomobil, Rolls Royce Phantom'a yandan ve önden neredeyse ikizi kadar benziyor. 5.3 metre uzunluğundaki Geely GE'de Rolls-Royce tarzında terse açılan arka kapılar bulunmuyor. Kapsamlı bilgileri ve teknik detayları henüz açıklanmayan Geely GE'nin en ilginç özelliği ise arkada tek kişinin oturması.



## Peugeot 206, yerini 206+ modeline bırakıyor

1998'den bu yana üretilen ve Fransız markayı küçük sınıfta başarıyla temsil eden 206 modeli bantlara veda ediyor. Bugüne kadar 6,5 milyon adet üretilerek Peugeot ürün gamının haklı gururu olan 206, yerini 206+ modeline bırakacak. Böylece Peugeot, mini ve küçük sınıfta müşterilerine sunduğu 107, 1007 (Türkiye'de satılmıyor), 207 ve 206+ seçenekleriyle zengin bir ürün gamına sahip olmaya devam edecek. Türkiye'de bu yılın ikinci yarısında satışa sunulması planlanan 206+, 207 modelinden esinlenilen modern bir dış tasarıma sahip. Otomobilin benzinli motorlarını 1.1 lt 60 HP ve 1.4 lt 75 HP oluşturuyor. Dizel motor seçeneği olan 1.4 HDi üniteyse 70 HP güç üretiyor. Motorun karbon salınımı 110 g/km düzeyinde.







## Subaru Legacy'nin teknik detayları belli oldu

2010 model olarak yollara çıkacak yeni nesil Subaru Legacy, New York Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. İlk defa 20 yıl önce yollara çıkacak Subaru Legacy'nin seri üretim versiyonu beşinci nesli 10-19 Nisan 2009 tarihleri arasında düzenlenecek New York Otomobil Fuarı'nda sergilenen. Yeni Subaru Legacy, eski nesilden 35 mm daha uzun, 80 mm daha yüksek ve 90 mm daha geniş karosere sahip. Karoser çıkıntıları azaltılan 2010 Subaru Legacy'nin dingil mesafesi de 80 mm arttırılmış. Sürekli dört tekerlekten çekişli yeni Subaru Legacy'de standart olarak 6 ileri manuel şanzımanların yanı sıra Lineartronic adlı sürekli değişken oranlı (CVT) şanzıman da tercih edilebilecek. Otomobilde ilk etapta 2.5 lt, 2.5 lt turbo ve 3.6 lt benzinli motor seçenekleri sunulacak. 2.5 lt motor 170 HP güç, 2.5 lt turbo motor ise 265 HP güç üretiyor.

## Fiat Albea Sole Premio satışa sunuldu

Fiat'ın küçük sınıf sedan modeli Albea Sole, yeni bir versiyona kavuştu. 20.240 TL'den başlayan anahtar teslim fiyatıyla dikkat çeken Albea Sole Premio'da ABS, MP3 çalarlı müzik sistemi, klima, ön sis farları, elektrikli yan aynalar, gövde rengi kapı kolları ve aynalar, yükseklik ayarlı sürücü koltuğu ve kolçak, Türkçe seçenekli yol bilgisayarı, çift renkli kokpit, yükseklik ayarlı direksiyon, içeriden açılan bagaj kapağı ve katlanabilir arka koltuklar standart olarak sunuluyor. "Premio" donanım seviyesi, zengin içeriğiyle mevcut "Active" ve "Dynamic" donanım paketlerinin üzerinde yer alıyor. 1.4 litre benzinli 77 HP ve 1.3 litre Multijet 70 HP'lik iki farklı motor seçeneği bulunan otomobil 515 litrelik bagaja sahip. Güncel görünümüne Nisan 2007'de kavuşan Albea Sole, o günden bu yana 19.000 bin adetten fazla satılmış durumda. B segmenti sedan otomobiller arasında Renault Symbol uzun yıllardır lider. Son iki ay ise Hyundai Accent Era'nın üstünlüğünü görüyoruz.



## Hyundai'nin LPG gamı genişliyor

Hyundai'nin ilk olarak benzinli Accent Era'larla başladığı garantili LPG dönüşümü uygulaması artık i10, i30, Getz ve Matrix'te de yapılabiliyor. Hyundai güvencesiyle 5 yıl / 100.000 km mekanik garantisiyle yapılan uygulama için normal araç satış fiyatının üstüne 1.500 TL gerekiyor. Bunun için aracınızın renk ve paketini belirledikten sonra LPG dönüşüm bedelini ödemek ve LPG montaj sözleşmesini imzalamak yeterli oluyor. Hyundai'nin sunduğu garantiden yararlanabilmek için, tüm Hyundai modellerinde olduğu gibi LPG'li araçlarla da garanti süresi boyunca Türkiye çapındaki Hyundai Yetkili Satıcıları'nda belirtilen periyotlarda bakımları yaptırmak gerekiyor. Hyundai için BRC Türkiye distribütörü 2A tarafından özel olarak tasarlanan, en son LPG teknolojileri kullanılarak geliştirilen ve Avrupa Birliği güvenlik standartlarına uyumlu olan paket ile yüzde 35'lere varan oranlarda yakıt tasarrufu sağlanabildiği ifade ediliyor.



# EGZ0Z

17

# TEK MODEL 47 MARKAYA BEDEL

Şubat ayında 1705 adet satarak tüm dikkatleri üzerine çeken Hyundai Accent Era tek başına diğer tüm markaları geride bırakmayı başardı. Ocak ayından daha fazla otomobilin satıldığı Şubat ayında 4558 adedi yerli, 9934 adedi ise ithal olmak üzere toplam 14.492 adetlik satışa ulaşıldı.

Şubat ayında düzenlenen agresif kampanyalar, satışların Ocak ayından daha fazla olmasını sağladı. 4558 adedi yerli, 9934 adedi ise ithal olmak üzere toplam 14.492 adet otomobil satıldı. Yerli piyasada uzun bir aradan sonra Ocak ayında Renault'yu geçmeyi başararak liderlik koltuğuna oturan Hyundai, liderliği sevmiş olacak ki, Şubat ayında da en önde olmayı başardı. 1933 adet satış gerçekleştiren Hyundai'nin arkasından 1490 adetle Renault geldi. Renault, belki 10 yıldır böyle bir tablo çizmemişti, ancak özellikle yeni Symbol fiyatlarının Hyundai Accent Era'ya göre yüksek kalması satışları sınırlandırıyor. Fiat kendini biraz toparlayarak 624 adet satışla tekrar Honda'nın önüne geçti.

İthal piyasada Volkswagen 1352 adet satışla lider oldu. Onu 1092 adet satışla Ford izlerken, 916 adet satışla Toyota üçüncü, 805 adet satışla Opel dördüncü, 782 adet satışla Hyundai beşinci oldu. İthal piyasada da Hyundai'nin iddialı olduğu görülürken, Opel'in artık eskisi kadar sesinin çıkmaması düşündürücü.

Model bazında baktığımızda Hyundai Accent Era'nın 1705 adet satışla lider olduğunu görüyoruz. Accent Era, tek başına elde ettiği satış adediyle bütün markaları geride bırakmayı başardı. Renault Symbol 869 adet satışla ikinci, Toyota Corolla Sedan 657 adet satışla üçüncü oldu. Ford'un ilk beşte yer almaması, Fiat'ın ise 10'unculukla yetinmesi ve Opel'in en fazla satan modelinin ancak 14'üncü olması dikkat çekici notlardan bazıları.

ÖTV kampanyası dolayısıyla Mart ayındaki satışlar kuşkusuz daha iyi olacak. Ancak Hükümetin sağladığı fiyat avantajını firmalar zam yaparak ortadan kaldırırlarsa satışlar yine bıçak gibi kesilebilir (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2008 (Adet)	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Şubat	21.196	14.492
<b>Toplam</b>	<b>39.784</b>	<b>27.665</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
2....	Volkswagen	1352	2301
1....	Ford	1092	2275
6....	Toyota	916	1324
4....	Opel	805	1439
3....	Hyundai	782	1420
7....	Peugeot	613	968
5....	Honda	466	1029
12...	Nissan	333	541
8....	BMW	320	580
9....	Chevrolet	308	550
10...	Mercedes-Benz	304	536
13...	Citroen	286	490
16...	Kia	255	422
11...	Audi	254	476
17...	Mazda	218	367
14...	Dacia	166	364
20...	Mitsubishi	147	256
15...	Fiat	143	324
21...	Suzuki	128	224
19...	Skoda	115	242
18...	Renault	112	246
23...	Tata	100	177
27...	Chery	99	160
31...	Land Rover	77	119
25...	SsangYong	69	142
26...	Subaru	65	127
32...	Proton	51	92
28...	Volvo	50	105
22...	Seat	50	134
24...	Geely	48	122

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
36...	Jeep	36	50
29...	Daihatsu	31	77
34...	IKCO	24	46
35...	Lada	21	39
30...	MINI	19	63
33...	Jaguar	19	43
37...	Alfa Romeo	14	25
40...	Lancia	12	19
39...	Dodge	11	19
38...	Smart	8	17
42...	Porsche	8	12
41...	Chrysler	3	9
44...	Saab	5	5
46...	Lamborghini	1	1
43...	Maserati	0	1
45...	Ferrari	0	0
47...	Bentley	0	0
<b>Toplam</b>		<b>9934</b>	<b>17.978</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1....	Hyundai	1933	3773
2....	Renault	1490	3288
3....	Fiat	624	1168
4....	Honda	343	1193
5....	Toyota	168	265
<b>Toplam</b>		<b>4558</b>	<b>9687</b>



### Accent Era açık ara önde

Ocak ayında model bazında lider olan Hyundai Accent Era, Şubat ayında da liderliğini devam ettirdi. Yenilendikten sonra fiyatı yükselen Renault Symbol ikinci olabildi, ancak satış anlamında Accent Era'nın neredeyse yarısına ulaştı. Bu iki modelden sonra Hyundai Getz, Ford Fiesta ve Fiat Albea geldi. B segmentinde ilk dörtten sonraki satışların çok düşük olması dikkat çekici bir durum.

### İthal Corolla önde gidiyor

Türkiye'de üretilirken bu kadar başarı gösteremeyen Toyota Corolla, kasa değiştirdikten sonra ithal edilmeye başlanmıştı. 2008'de iyi bir grafik çizen Corolla, bu başarısını 2009'da da devam ettiriyor. Renault Megane Sedan ikinci olurken, Volkswagen Jetta'nın Honda Civic Sedan, Ford Focus Sedan, Peugeot 308 ve Opel Astra Sedan gibi modelleri geride bırakması dikkat çekici.



### Geleneksel lider: Passat

Artık Volkswagen Passat liderlik konusunda tartışmasız önde gidiyor. Bu segmentte yarışın nasıl şekilleneceği konusunda, Opel Insignia ve yeni Toyota Avensis'in de dahil olduğu Mart ayı satış raporu geldikten sonra daha rahat bir yorum yapabiliriz. Fiyatı iyice düşen Mercedes-Benz C Sınıfı, önümüzdeki aylarda daha çok satabilir. Ford Mondeo ve Renault Laguna'nın fazla bir iddiası yok sanki.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1.....	Hyundai Accent Era.....	1705	3386
2.....	Renault Symbol.....	869	1705
3.....	Hyundai Getz .....	475	863
4.....	Ford Fiesta .....	445	881
5.....	Fiat Albea .....	228	427
6.....	Hyundai Matrix .....	228	387
7.....	Volkswagen Polo .....	202	360
8.....	Opel Corsa .....	199	389
9.....	Peugeot 207 .....	197	287
10...	Honda Jazz .....	167	460

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1.....	Toyota Corolla Sedan .....	657	925
2.....	Renault Megane Sedan.....	513	1396
3.....	Volkswagen Jetta .....	443	774
4.....	Ford Focus Sedan.....	371	747
5.....	Honda Civic Sedan.....	341	1189
6.....	Fiat Linea .....	326	610
7.....	Opel Astra Sedan .....	227	398
8.....	Volkswagen Golf.....	195	355
9.....	Opel Astra HB .....	195	352
10...	Peugeot 308 .....	163	264

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1.....	Volkswagen Passat .....	323	514
2.....	Toyota Avensis .....	164	241
3.....	Opel Insignia .....	153	235
4.....	Mercedes-Benz C Sınıfı .....	138	230
5.....	BMW 3 Serisi .....	110	219
6.....	Ford Mondeo .....	86	206
7.....	Citroen C5 .....	67	124
8.....	Renault Laguna .....	46	80
9.....	Audi A4.....	39	72
10...	Mazda 6 .....	39	48





### BMW 5 Serisi önde bitirdi

Sportif yapısıyla öne çıkan BMW 5 Serisi 85 adet satışla tekrar birinciliğe yükseldi. Yenilenen Audi A6 65 adetlik satışa ulaşarak, Mercedes-Benz E Sınıfı'nın önüne geçip ikinci oldu. Bu üç markadan sonra gelen Volvo S80'nin satışları çok düşük kalıyor. Lüks marka olarak bilinen Jaguar'ın yeni XF modelinin ilk beşte yer alması başarı sayılır. Chrysler artık bu segmentte ilk beşte yer bulamıyor.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1	BMW 5 Serisi	85	144
2	Audi A6	65	114
3	Mercedes E Sınıfı	51	136
4	Volvo S80	5	9
5	Jaguar XF	5	8

### Liderlik iki model arasında

SUV segmentinde liderlik şimdilik iki model arasında gidip geliyor. Honda CR-V modeli Ocak ayının lideriyken Şubat ayında ikinciliğe düştü. Nissan Qashqai ise Ocak ayında ikinciyken Şubat ayında birinciliğe yükseldi. ÖTV indiriminden sonra fiyatı daha da düşen Nissan Qashqai'nin satış adedi daha da yükselebilir. Aynı şekilde motoru 1600 cc'nin altında olan Daihatsu Terios'un da satışları artabilir.



#### SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1	Nissan Qashqai	191	291
2	Honda CR-V	128	326
3	Kia Sportage	109	169
4	Chevrolet Captiva	88	135
5	SsangYong Kyron	55	107
6	Volkswagen Tiguan	53	89
7	Kia Sorento	51	80
8	Hyundai Tucson	29	81
9	Subaru Forester	34	66
10	Land Rover Freelander	32	54

### LÜKS SUV'LARIN İLK 5'İNDEKİ 4 ARACI BORUSAN İTHAL EDİYOR



### Land Rover'dan indirim

Land Rover markası hiç alışılmadık şekilde tüm modellerinde çok agresif fiyat indirimi gerçekleştiriyor. Bunun sonucunda Discovery 3 modeli Şubat ayının lideri oldu. Dikkat çekici bir şekilde Mercedes-Benz M Sınıfı Şubat ayında 22 adet satarak ikinciliğe yükseldi. Satışa sunulduğundan beri BMW X5 modeline göre daha başarılı olan BMW X6, 12 adetlik satışla üçüncü oldu.

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

Sıra	Marka-Model	Şubat 2009	Ocak Şubat 2009
1	Land Rover Discovery 3	27	35
2	Mercedes-Benz M Sınıfı	22	30
3	BMW X6	12	24
4	Land Rover Range Rover	12	24
5	BMW X5	9	16

# FIRSAT MI, FIRSATÇILIK MI?

Otomobillerden alınan ÖTV oranları hükümetin aldığı bir kararla 3 aylığına düşürüldü. Motor hacmi 1600 cc'nin altındaki otomobillerde yüzde 14 seviyesinde indirim olurken, motor hacmi 2000 cc'nin üzerindeki otomobiller için indirim oranı yüzde 2.3'te kaldı.

**Otomotiv sektörü, Kasım 2008'den beri çok sıkıntılı bir dönem yaşıyor.** Özellikle basın (Biz de sık sık bu konu üzerinde duruyorduk) çok üzerinde durmasıyla hükümet bu konuda bir adım atarak ÖTV oranlarını indirdi. Motor hacmi 1600 cc'nin altındaki otomobillerden alınan ÖTV yüzde 37'den yüzde 18'e, motor hacmi 1600-2000 cc arasında olan otomobillerin ÖTV'si yüzde 60'tan yüzde 54'e, motor hacmi 2000 cc'nin üzerindeki otomobillerin ÖTV'si ise yüzde 84'ten yüzde 80'e çekildi. Bu indirimlerle otomobil fiyatları yüzde 2.3-14 arasında düşürüldü.

2008'in yaz aylarından itibaren otomobillere zam yapılmadı ve bu arada döviz kurlarında yüzde 30 oranında artış oldu. Yani otomobil fiyatlarının üzerinde zam baskısı bulunuyordu. Vergiden dolayı yüzde 14 oranında avantaj sağlandı. Bunun yanında firmalar Mart ayına sıfır faizli kampanyalarla girdiler. Bu üç avantaj bir araya gelince otomobil fiyatları neredeyse 10 yıl geriye gitti. Fakat insanlar ancak bir hafta ucuz otomobil alabildiler. Çünkü bir

sonraki hafta firmalar, dövizdeki yükselişi bahane ederek hemen zam yapmaya başladılar. İndirimin başladığı daha ikinci haftada "elimizde otomobil yok" demeye başladılar. Çünkü otomobil satışını Nisan ayına sarkıtıp fiyatlara zam yaptılar.

Peki tüketici bu durumun farkına varmadı mı sanki? Gerçekten 150.000 adetlik stok bir haftada bitti mi? Zaten Mart ayının satışlarından ne kadar otomobil satıldığı ortaya çıkacak. O zaman şunu rahatlıkla diyebiliriz: İnsanlar açısından ucuz otomobil alma fırsatı, satıcılar tarafından daha çok para kazanma fırsatçılığına dönüştü. Krizi fırsata dönüştürmek bu olmasa gerek. Hükümet de bu durumun farkında. İleride böyle bir kriz daha olursa sektör yetkilileri nasıl indirim talep edebilecekler acaba?



## İNDİRİM NASIL YANSIMALI?

Gelelim indirimin nasıl yansıması gerektiğine. Örneğin motor hacmi 1600 cc'nin altında olan bir otomobilin daha önceki fiyatı 30.000 TL olsun. Basit bir hesaplama bu fiyat üzerinden yüzde 14 oranında, yani 4200 TL düşmek gerekiyor. Yani otomobilin yeni fiyatı 25.800 TL olmalı. Motor hacmi 1600-2000 cc arasında olan bir otomobilin önceki fiyatı 60.000 TL olsun. Bu fiyat üzerinden yüzde 3.7 oranında yani yaklaşık 2000 TL indirim yapılarak otomobilin fiyatının 58.000 TL'ye çekilmesi gerekiyor. Motor hacmi 2000 cc üzerindeki bir otomobilde ise indirim oranı yüzde 2.3. Bir başka deyişle önceki fiyatı 200.000 TL olan bir aracın yeni fiyatı 195.400 TL olmalı. Ticari araçlardan alınan ÖTV yüzde 10'dan yüzde 1'e düşürüldü. Bu araçlardaki avantaj ortalama yüzde 8 seviyesinde.

## ÖTV İNDİRİMİ SAYESİNDE PİYASA HAREKETLENDİ

Kategori	Önceki ÖTV oranı	Yeni ÖTV oranı	Fiyata yansıyan indirim
Motor hacmi 1600 cc'den küçük.....	% 37	% 18	% 14
Motor hacmi 1600-2000 cc arasında.....	% 60	% 54	% 3.7
Motor hacmi 2000 cc'nin üzerinde .....	% 84	% 84	% 2.3
Hafif ticari araçlar .....	% 10	% 1	% 8

# İKİNCİ EL OTOMOBİL FİYATLARI DA DÜŞÜYOR

Sıfır kilometre otomobil ve ticari araçlardan alınan ÖTV’de yapılan indirim, dolaylı olarak ikinci el piyasasında da araç fiyatlarının düşmesine yol açtı.

**Kullanılmış otomobil piyasasında zaten satışlar iyi gitmiyordu.** Bunun üzerine sıfır otomobillerde sağlanan yüzde 14’lük avantaj ikinci el piyasanın daha da durgunlaşmasına yol açtı. İlk zamanlar insanlar bu durumu kabullenmek istemediler, ancak sıfır araç fiyatlarının düşmesi sonucu oluşan baskı, kullanılmış otomobillerde de fiyatların düşmesine neden oluyor.

Otomobil pazarlarında fiyatlar şimdilik küçük oranlarda gerilemeye başladı. Kimse otomobilini düşük bir fiyata satmak istemez, ancak diğer taraftan insanların sıfır kilometre otomobillere yönelmesi kullanılmış otomobillere ilgiyi biraz daha azalttı.

Kullanılmış otomobil alım satımıyla uğraşan esnaf, ilk zamanlar beklemeyi tercih etti. Ancak onlar da piyasa koşullarına göre hareket etmeye başladılar. Sıfır kilometre araç satışlarının artması sonrasında, kurumsal firmalara takas yoluyla

gelen cazip fiyatlı otomobillerin sayısında artış olmaya başladı. Zaten bu yolla gelen otomobili daha düşük fiyattan alan firmalar, satarken de daha düşük fiyattanatabiliyorlar. Yani ikinci el otomobil alırken ilk bakacağınız nokta kurumsal firmalar olmalı. Kurumsal firmaların ayrıca yeni otomobillerde sağlanan bazı avantajları kullanılmış otomobillerde de sunması dikkatinizi çekebilir. Örneğin yüzde sıfır faizli kredi kullanmak gibi.

Bu aralar 15.000 TL’ye 2006 model Renault Clio Symbol 1.5 dCi, 13.000 TL’ye 2005 model Dacia Logan 1.4 Ambiance, 13.000 TL’ye 2004 Fiat Albea 1.3 Multijet EL, 16.000 TL’ye 2007 Hyundai Accent Era 1.4 Team, 19.000 TL’ye 2006 Opel Astra Classic 1.6i 16V HB Comfort, 25.000 TL’ye 2006 Renault Megane II Sedan 1.5 dCi (80 HP) Expression, 23.000 TL’ye 2006 Volkswagen Jetta 1.6 Midline ve 29.000 TL’ye 2006 Volkswagen Passat 1.6 FSI Comfortine bulabilirsiniz.

## BURAYA İLAN VEREBİLİRDİNİZ

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



# ARANAN KAN BULUNDU

Mercedes'in orta sınıftaki temsilcisi yıllardan beri süregelen handikapı olan küçük motor eksikliğini 1.6 litrelik seçenекle gideriyor.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**Mercedes-Benz ürün gamında A ve B Sınıfları'nda küçük silindir hacimli motor seçenekleri olmasına rağmen, Alman markanın birçok tutkunu için gerçek Mercedes'e binmenin birinci basamağı C Sınıfı'ndan başlıyor.** Orta sınıfta BMW 3 Serisi ve Audi A4 gibi modellerle rekabet eden Mercedes C Sınıfı'nın şimdiye kadar ki en büyük eksikliği Türk vergi sistemine uygun bir motor seçeneğinden yoksun olmasıydı. Yani 1.6 lt'nin altında düşük vergi dilimine girecek bir motor... Oysa Premium markalardan Audi, güncel A4'te olmasa bile eski nesil A4'lerde ve BMW de 316 ile 1.6 lt'lik motorlu araçlarla yüzlerini güldürecek satışlar yapmışlardı. Şimdiyse Premium orta sınıfta şartlar C Sınıfı'nın 1.6 lt hacimli 156 HP güç üreten BlueEfficiency seçeneğiyle değişecek gibi.

1.6 litre motorlu C 180 K, dış görünüm olarak 1.8 litre motorlu C 180 K'dan farklı

değil. Bu otomobilin 1.6 motorlu olduğu sadece ön çamurluklardaki mavi zeminli BlueEfficiency logosundan anlaşılabilir. Yurtdışı versiyonlardaysa kapalı radyatör ızgarası, aerodinamik ayna kaplamaları, düşük sürtünmeli Michelin lastikler gibi detaylar BlueEfficiency ailesinin (yurtdışında C 180 K BlueEfficiency dışında, C 200 CDI ve C 350 CGI BlueEfficiency seçenekleri de satılıyor) ayırt edici özellikleri. Manuel şanzımanlı ve baz donanımlı araçlarda olduğu belirtilen yakıt tüketimini düşürmeye yardımcı bu özellikler, ülkemizde genelde tercih edilen Avantgarde donanımı tercih edildiğinde (fotoğrafta görülen) alınamıyor. Bu arada yurtdışında 1.6 motorlu ve aerodinamik ekipmansız C 180 K'ların, BlueEfficiency son eki olmadan satıldığını da belirtelim.

Otomobilin iç mekanı da bildiğimiz gibi. Yani kalite hissi iyi olsa da, üretimden kal-

kan bir önceki nesil sanki daha iyi gibiydi. Bunun dışında otomobilin ön tarafında eleştirilebilecek fazla bir şey yok. Kumandalar ergonomik ve kullanışlı, koltuklar evde oturduklarınız kadar rahat.

### Motor yeterli

Gelelim en merak edilen nokta olan motora. C 180 K BlueEfficiency'de kullanılan 1597 cc'lik, 4 silindirli, kompresörlü motor aslında eski 1796 cc'lik C 180 K motorunun "downsize" edilmiş, yani silindir hacmi ufaltılmış bir versiyonu. Fakat silindir hacmi ufaltılmış olmasına rağmen 156 HP'lik

güçte ve 230 Nm'lik tork değerlerinde azalma yok. Bunun iki nedeni var: İlki teknik geliştirmeler. Mercedes mühendisleri 1.6 motor için yanma odasını optimize edip, motordaki sürtünmeleri de azaltmışlar. İkincisi de BlueEfficiency olmayan C 180 K'daki 1.796 cc'deki motorun 156 HP'lik gücünün zaten kısıtlanmış bir güç olması, çünkü bu motor C 200 K modellerinde 184 HP olarak görev yapıyor.

Fazla etkileyici bir ses çıkarmasa da yeni 1.6 kompresörlü motor son derece makul kullanım özellikleri sunuyor. Gaz



156 HP GÜCÜNDEKİ 1.6 LİTRELİK MOTOR, C SINIFI'NIN  
ULAŞILABİLİRLİĞİNİ ARTTIRDI







pedalıyla verilen komutlara alınan cevaplar maksimum torkun üretildiği 3000 d/d'ye kadar doğal olarak fazla etkileyici değil, fakat bu otomobilin yavaş olduğu anlamına da gelmiyor. Çekiş gücü son derece tatminkar. Şanzıman da motorla son derece uyumlu çalışıyor ve vites değişimleri çabuk ve sarsıntısız şekilde gerçekleşiyor. Fakat bu motordan biz beklediğimiz yakıt ekonomisini elde edemedik. Test sürecinde elde ettiğimiz 10.0 lt/100 km'lik tüketim değeri modern bir 1.6 litrelik motor için (otomatik şanzımanlı bile olsa) yüksek.

### Stabil sürüş

1.6 motorlu C 180 K'nın alt devirlerinin fazla etkileyici olmaması bu otomobilin uzun yol kullanımına pek etki etmiyor. Çünkü alt devirleri atlatan motor 3000 d/d'den sonra kendisine geliyor. Fabrika verilerine göre 223 km/s'lik maksimum hız, 1.6 motorlu orta sınıf bir otomobil için

gayet başarılı. Bununla birlikte otomobil son derece stabil ve sessiz. Otoyolda sürücüsünü yormayan otomobil virajlı yollar da da güvenli. C Sınıfı, yol tutuş ve konfor konusundaki başarılarını Agility Control adı verilen yürüyen aksamı borçlu. Tüm C'lerde standart olan bu sistemde amortisörlerin sertliği yoldan gelen tepkilere göre hidromekanik olarak kendiliğinden ayarlanabiliyor. Bunu amortisör içindeki yağın akışını ayarlayan bir by-pass supabı sağlıyor. Elektronik olmayan, mekanik ve etkili bir çözüm.

### Sonuç

C 180 K BlueEfficiency, 1.6 lt'lik motor seçeneği ile vergi avantajını arkasına alıp, ülkemizde markaya itici güç olacak. Konfor ve sürüş özellikleriyle gerçek bir Mercedes olan bu otomobilin performansı da makul bir seviyede. Otomobile fiyat yönünden bakınca Mercedes için



ucuz, D segmenti olarak da bilinen orta sınıf için pahalı sayılabilecek bir etiketle karşılaşyoruz. Manuel şanzımanlı C 180 K BlueEfficiency'nin ÖTV indirimi olmadan önce 42.000 Euro olan başlangıç fiyatı, ÖTV indirimiyle birlikte 36.042 Euro oldu. Otomatik şanzımanlı C 180 K BlueEfficiency'nin 45.457 Euro olan başlangıç fiyatıysa ÖTV indirimiyle birlikte 39.253 Euro'ya düştü. Bu sayfalarda görülen Avantgarde-Fascination donanım paketli C 180 K BlueEfficiency'nin fiyatıysa 6854 Euro'luk ÖTV indirimiyle 43.291 Euro oldu.

*KONFOR SEVİYESİ  
YÜKSEK OTOMOBİLİN  
VİRAJ PERFORMANSI  
DA BAŞARILI*



#### Mercedes-Benz C 180 K BlueEfficiency

##### Fabrika verileri

Motor: .....1597 cc, 4 silindir, kompresör  
Maks. güç: .....156 HP @ 5200 d/d  
Maks. tork: .....230 Nm @ 3000-4500 d/d  
Maks. hız: .....223 km/s  
0-100 km/s: .....9.9 sn  
Boyutlar (u/ g /y) : .....4581 / 1770 / 1447 mm  
Boş ağırlık: .....1495 kg  
Bagaj hacmi: .....475 lt  
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): .....10.5 / 6.0 / 7.7 lt/100 km  
Baz fiyat: .....36.042 Euro (manuel şanzıman)  
Test aracının fiyatı: .....43.291 Euro

- ➕ Süspansiyon konforu, frenler
- ➖ Uğultulu motor, hacme göre yüksek tüketim





# ARTIK BEĞENİLİYOR

BMW 3 Serisi'nin güncel jenerasyonu 2005 yılında yollara çıktığında tasarım yönünden birçok eleştiriye maruz kalmıştı. Makyajla toparlanan görünüm, otomobili bu eleştirilerden kurtarmayı başardı.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**Premium orta sınıf otomobiller ligi...**

Tıpkı futbol ligimiz gibi (bu yılki lig hariç) üç büyükler arasında geçen bir mücadele: Mercedes C Sınıfı, BMW 3 Serisi ve Audi A4. En yeni olan modelin diğerleri karşısında yıla 1-0 önde başladığı çetin bir rekabet. 2008'in şampiyonu, yeni olmasının da verdiği avantajla C Sınıfı oldu. Mercedes'in bu yeni modeli, yıl toplamında 2174 adet satıldı. 2009 ise makyajlı BMW 3 Serisi'nin de satışa sunulmasıyla daha da zorlu geçmeye aday. Ama A4 de, iki yeni modelin mücadelesinde kendine güveniyor.

**Nihayet güzel bir tasarım**

Makyajlı 318d Sedan, yerini aldığı modele getirilen "arka tasarımı çirkin" eleştirilerine noktayı koydu. Yeni stop lambaları, otomobilin arkadan görünümünü ciddi bir biçimde toparlamış. Makyajla gelen bir diğer tasarım özelliği ise kaputtaki uzunlamasına çıkıntılar. Bunlar da aracın sportif karakterini pekiştiriyor. Ön farlara eklenen led teknolojisi, otomobile daha modern bir

görünüm sağlamış. Dış dikiz aynaları artık daha köşeli ve büyük, Geleneksel BMW ızgarası, genel anlamda değişmemekle birlikte daha modern bir yapıya kavuşturulmuş. Makyajla birlikte 3 Serisi'nin boyutlarında da değişiklikler söz konusu: Otomobilin uzunluğu 4520 mm'den 4531 mm'ye, genişliği 1815 mm'den 1817





mm'ye, yüksekliği ise 1420 mm'den 1421 mm'ye çıkmış. Otomobilin bagaj hacmi 460 litre ancak bagajın iç duvarlarındaki girinti-çıkıntılar yüklemeyi zorlaştırıyor.

### İç mekan kaliteli ama dar

Kendime sorduğum bir soru vardır: "Almanlar iri yarı insanlar olmalarına rağmen,

neden iç mekanı dar otomobiller üretirler?" Bu sorunun cevabını makyajlı 318d Sedan'da da bulmuş değilim. Otomobilin iç mekanı, önde pek sorun yaşatmasa da arka koltukta ancak iki yetişkinin yolculuk etmesine imkan tanıyor. Gerçi iki kişi oturunca bile ayak koymak için fazla bir yeriniz yok. Madem arka koltuktan başla-







*KAPI KOLLARINDAKİ AYDINLATMA ÇOK ŞIK BİR DETAY. CAM AÇMA-KAPAMA BUTONLARININ YERİ ESKİSİNE GÖRE DAHA ERGONOMİK*



dık bir cümle daha kuralım: Tarık Akagün, arka koltuğa oturunca cep telefonu ve cüzdanı elinde kaldı. Çünkü ne kapı için de ne de koltuk sırtlığında cep var. Kol dayamadan da sadece bardaklık çıkıyor. Neyse, gelelim ön koltuklara: 48.070 Euro baz fiyatlı 318d'de sürücü koltuğunun her ayarı manuel olarak yapılıyor. Kokpit çok sade bir tasarıma sahip. Son yıllarda BMW'de bu duruma alıştık. Göstergeler rahat okunuyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Cama açma-kapama butonlarının yeri değiştirilmiş ve eskisine göre daha ergonomik. Ön koltuklarda oturanlar için eşya gözü yeterli sayıda var ama bardaklık opsiyonel. Torpido gözü de çok küçük. Kokpitteki malzeme ve işçilik kalitesi ise üst düzeyde.

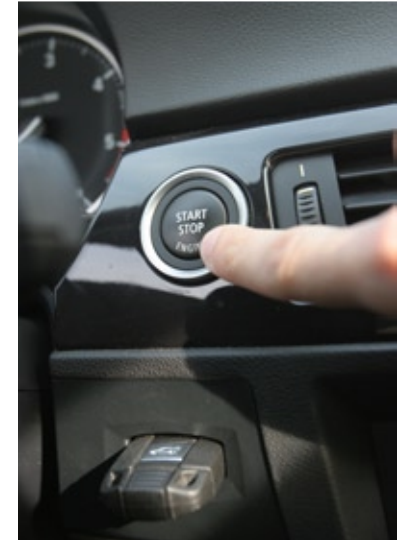
### Kelime oyunu sürüyor

Bazı BMW modellerinde, aracın adı ile sahip olduğu motorun eşleşmemesi durumu, test aracımızda da görülüyor:

318d Sedan'da 2.0 litrelik, 4 silindirli ve 16 supaplı, önde uzunlamasına yerleştirilmiş turbodizel motor bulunuyor. 4000 d/d'de 143 HP güç üreten motorun maksimum torku 1750-2250 d/d'de 300 Nm. 6 kademe otomatik şanzımanla kumanda edilen bu motor, otomobili 0'dan 100 km/s hıza 9.4 saniyede ulaştırıyor. 318d Sedan'ın maksimum hızıysa 210 km/s. Motorun öne çıktığı özelliklerden biri olan yakıt tüketiminde, ortalama kullanım için fabrika verisi 5.4 lt/100 km. Biz testimiz süresince ortalama 7.0 lt/100 km motorin tükettik.

### Sürüş keyfi üst düzeyde

318d'nin olumlu puanlar alacağı paragraf başlıyor: Sürüş özellikleri. Anahtarı yuvasına sokup Start-Stop butonuna basıp yola çıktığınızda, üst paragraflarda yazdığımız bazı olumsuzlukları unutmaya başlıyorsunuz. Üç kollu direksiyonun tepkileri yerinde, şanzıman motorla uyumlu çalışıyor, vites değişimleri hızlı ve sarsıntısız, süspansiyon sert (konfor bekleyenleri üzer), yol tutuş başarılı, arkadan itiş eğlenceli (DTC'yi iptal etmek için butona basıp bir süre basılı tutmanız gerekiyor)





## MAKYAJLA BİRLİKTE, ÖN FARLAR LED TEKNOLOJİSİNE KAVUŞTU



BMW 318d Sedan

### Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maks. güç:	143 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	300 Nm @ 1750-2250 d/d
Maks. hız:	210 km/s
0-100 km/s:	9.4 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4531 / 1817 / 1421 mm
Bagaj hacmi:	460 lt
Tüketim (ortalama):	5.4 lt/100 km
318d baz fiyat:	48.070 Euro

- + Prestij, kalite, sürüş keyfi, yakıt tüketimi
- Fiyat, arkadaki yaşam alanı, kullanışsız bagaj alanı

ve frenler güven veriyor. Boyutları büyüyen dış dikiz aynaları ölü nokta sorununu ortadan kaldırmış. Ön ve yan görüş açıları yeterli, arka görüş ise biraz kısıtlı. Otomatik şanzıman nedeniyle kullanmadığınız sol ayağınızı uzatıp koyabileceğiniz metal plaka, özellikle uzun yolculuklar için avantaj. Şanzıman “D” (Drive) konumunda konfor öncelikli, “S” (Sport) konumundaysa performans öncelikli çalışıyor. Bir üçüncü seçenekse, vitesleri sizin değiştirmeniz. Dizel motorun gürültüsü fazla yüksek değil ama az da olsa iç mekana sızıyor. Yol bilgisayarı verilerinden farklı bir yere, devir saatinin içine sabit bir analog gösterge

olarak yerleştirilen “anlık yakıt tüketimi göstergesi”, sürücünün gaza asılmasını psikolojik olarak engelleyerek, daha az yakıt tüketmeye teşvik ediyor.

### Fiyatın bir kısmı prestije gidiyor

Sürekli farklı marka ve segmentlerden otomobiller kullanan bir kişi olarak, 318d’de sunulandan daha fazlasını çok daha uygun fiyata veren, ama premium olmayan birçok marka-model biliyorum. Ama hiçbirinde kendinizi, bir BMW’deki gibi hissetmiyorsunuz. Bu da fiyatın bir kısmının nereye gittiğini açıklamaya yetiyor. Bence bu farka değer.

DAHA ÖNCE  
BEĞENİLMİYEN  
STOP  
LAMBALARI  
ARTIK GÖZE  
HOŞ GELİYOR



# ORTA SINIFTA BÜYÜK MÜCADELE

D segmenti olarak da bilinen orta sınıfa katılan son otomobillerden olan ve artık daha Avrupalı olduğu ifade edilen yeni Toyota Avensis'i, bu sınıfın iddialı otomobillerinden Ford Mondeo ile karşı karşıya getirdik.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







Orta sınıf son 1 yıldır son derece hareketli. Bunun nedeniyse bu sınıfta otomobili olan neredeyse tüm markaların modellerini yenilemesi. Citroen C5, Renault Laguna, Honda Accord, Mazda 6, Opel Insignia akla ilk gelen yeni orta sınıf modeller.

Ülkemizde prestij otomobili olarak da kullanılan D segmenti sedanlar arasında da silindir hacmi 1.6 lt ve altında olan modeller revaçta. Tabi bu seçenekler arasına dizel motorlu seçenekler de giriyor. Ama biz karşılaştırmamızı benzinli 1.6 lt modeller arasında gerçekleştirdik. Aslında

bu karşılaştırmayı ilk başta 1.6 lt ve altındaki modeller olarak planlamıştık. Çünkü bu sınıfın en çok satan otomobili olan VW Passat'ın da 1.4 TSI 122 HP motor ile bu karşılaştırmaya dahil olmasını çok istiyorduk. Ama VW'nin elinde Türkiye'nin en çok satan D segmenti otomobilinin test aracı olmadığı cevabını aldık. Halihazırda 2.0 CDTI, 2.0 Turbo, 2.8 V6 motorlu test araçları bulunan Opel Insignia'nın ise 1.6 motorlu test aracı kısa bir zaman sonra hazırlanacak.

Biz de bu durumda karşılaştırmamızı

*AVENSIS VİRAJLARDA  
KENDİNDEN EMİN  
VE MONDEO KADAR  
OTURAKLI*

*YOL TUTUŞ KONUSUNDA  
REFERANS OTOMOBİL  
OLAN MONDEO'NUN KOZU  
DİREKSİYON TEPKİLERİ*





**AVENSIS'İN İŞÇİLİĞİ ÇOK BAŞARILI. İÇ MEKAN SIRADAN GÖRÜNÜMLÜ**

Toyota Avensis 1.6 Valvematic ve Ford Mondeo 1.6 Ti-VCT arasında gerçekleştirdik. Gerçi Ford'un 48.000 km'ye gelmiş test aracında ufak tefek olumsuzluklar vardı (emniyet kemeri yükseklik ayarı sıkışmış, elektrik kumandalı sürücü koltuğu öne gitmekte zorlanıyor). Ama sonuçta Ford bu otomobile güvenmiş olsa gerek ki test aracını bu şekilde teste vermekte sakinca görmüyor.

#### Tasarım-iç mekan

Son zamanlarda Uzakdoğulu üreticiler

kendilerini Avrupalı otomobiller üretme konusunda şartlamış durumdadır. Aslında bu durum Avrupa'da kullanılacak otomobiller için son derece mantıklı. Çünkü genelde iri cüsseli olan Avrupa insanının, ufak tefek yapıları Uzakdoğulu insanlarla aynı ölçüde koltuklarda rahat etmesi, aynı beklentilere ve beğenilere sahip olması düşünülemez. Toyota'da baş mühendis olarak görev yapan Takashi Yamamoto da Avrupa sürüş kültürünü daha iyi anlamak için Avrupa ülkelerinde 5000 km direksiyon sallamış.

**KALİTE HİSSİ YÜKSEK OLAN MONDEO'NUN KOKPİTİ DAHA SPORTİF**



*CANLI MOTOR KARAKTERİ SAYESİNDE AVENSIS ARAYI  
AÇMAKTA ZORLANMIYOR. ÜSTELİK BUNU MONDEO'DAN  
DAHA AZ YAKIT TÜKETEREK YAPIYOR*







İkisi de aynı sınıfta olmasına rağmen Avensis'le Mondeo'ya dış tasarım olarak baktığımızda Mondeo'nun daha büyük durduğu hemen fark ediliyor. Bu bir göz yanıltması değil. Avensis'in boyu eskisine göre 50 mm uzamış olmasına rağmen, Mondeo'dan 149 mm daha kısa. Dingil mesafesi olarak da Mondeo 150 mm daha uzun. Tasarımlara subjektif olarak baktığımızdaysa Kinetik Dizayn tasarım çizgisiyle şekillendirilen Ford'un ön yüzünün son derece çekici olduğunu, fakat arkasının çok şişman ve kaba olduğu söylenebilir. Toyota'nın Vibrant Clarity adını

verdiği tasarım diline sahip Avensis'se temiz yüzlü, fakat dikkat çekici olmayan bir ifadeye sahip. Fakat içe kıvrım yapan C sütunu sayesinde arkadan görünüm Mondeo'ya göre daha çekici ve sportif.

Kapıları açıp iç mekanlara göz attığımızda her iki markanın da farklı anlayışları devam ettiği görülüyor. Mondeo'un iç mekanı daha sportif dururken, Avensis'in ki daha sade. Bu arada Avensis'te kullanımı zor bazı kumandalar olması üzücü. Toyota'nın baş mühendisi Yamamoto, 5000 km'lik Avrupa'da otomobil kullanma

**AVENSIS'İN ARKA  
KOLTUKLARI DAR DEĞİL**

**FAKAT BU KONUDA  
MONDEO'YU GEÇEMİYOR**





tecrübesi sonunda elektronik park freninin (el freni) yerini direksiyon kolunun sağ alt tarafına yerleştirilmesi düşüncesine veya Avrupalı sürücülerin park frenini burada isteyebilecekleri düşüncesine kapılmış olması ilginç. Tamam park freni çok kullanılan bir donanım değil, ama olması gereken yer de direksiyon kolunun sağ altı değil. Bu arada park freninin otomatik olarak devre dışı kaldığını, fakat otomatik olarak devreye girmediğini de belirtelim.

İç mekan genişliği konusunda, özellikle arka koltuklardaki diz mesafesi konusunda Mondeo'nun hissedilir bir artışı var. Avensis'in diz mesafesi Mondeo'dan az olmasına rağmen bu konuda bir sıkıntı yaratmadığı da gerçek.

## MONDEO'NUN ÖN GÖRÜNÜMÜ, AVENSIS'İN İSE ARKA GÖRÜNÜMÜ DAHA ÇEKİCİ



## Motor-performans

1.6 motora sahip D segmenti araçlardan beklenen özelliklerden birisi makul çekiş gücü, diğeri de tutumluluk. Mondeo, 125 HP'lik 1.6 lt motorla yollara çıktığında, atmosferik 1.6 lt motorlu orta sınıf araçlar arasında en güçlü seçeneklerden biriydi. 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor 1400 kg'nin üzerinde ağırlığa sahip Mondeo'yu makul bir şekilde hızlandırıyor. Değişken supap zamanlamasına sahip bu motor, maksimum torkunun yüzde 90'ını 2000-6000 d/d arasında üretebilmesiyle otomobile yeterince esnek bir karakter kazandırmış. Ama Avensis'in yeni 1.6 Valvematic motoru bundan daha fazlasını sunuyor. Avensis'in 7 HP daha güçlü olması (132 HP) gücü bazıları için önem-



siz gelecek olsa bile kullanım sırasında bu motorun Mondeo'nun motorundan daha esnek, alt devirlerinin daha istekli olduğu hemen fark ediliyor. Zaten fabrika verisi 0-100 km/s değerlerinden de Avensis'in daha performanslı olduğu net olarak görülüyor. Üstelik 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor güçlü olduğu kadar ekonomik de. 400 km'yi bulan kullanım sürecinde Avensis 1.6 Valvematic ortalama 7.0 lt/100 km'lik tüketim değeri

elde ederken, Mondeo 1.6 Ti-VCT'nin ortalaması 7.9 lt/100 km oldu. Yani Mondeo her 100 km'likl mesafede neredeyse 1.0 litre daha fazla tüketiyor ki, bu büyük bir fark. Yani iç mekan konusunda biraz geride kalan Avensis, motor-performans ve tüketim konularında öne geçmesini biliyor

### Sürüş özellikleri

Şimdiye kadar hep Mondeo'nun çok dinamik sürüş özelliklerine sahip olduğu







*AVENSIS'İN 509 LT'LİK BAGAJI MONDEO'DAN 16 LT DAHA BÜYÜK. FAKAT BAGAJ HACMİNDEN ÇALAN KAPAK MENTEŞELERİ BAGAJ KULLANIŞLILIĞINI AZALTIYOR*

söylenirdi. Bu kesinlikle doğru. Sürücüsü-ne daha hakim bir sürüş pozisyonu sunan Mondeo, direksiyon tepkileri ve yönlendirme hassasiyeti konusunda da daha iyi. Avensis'in direksiyonu Mondeo'ya göre biraz daha yapay bir his verse de fena değil. Yol tutuş limitleriyse her iki otomobilde de yüksek.

Bunun dışında otomobillere sürüş kalitesi yönünden bakarsak Avensis'in daha iyi olduğunu söyleyebiliriz. Son derece yumuşak bir kullanım sunan Avensis'in vites geçişleri de çok rahat ve zahmetsiz. Bunun dışında konfora etki eden diğer özellikler de Avensis'de daha iyi. Özellikle motor sesi ve akustik konfor konusunda. D segmenti otomobiller uzun yol otomobili olarak da kullanıldığından akustik konfor

önemli. Güçlü Toyota motoru çok sessiz ve rahat çalışırken, Ford iç mekana daha fazla motor gürültüsü alıyor. Uzun yol kullanımında Avensis'in 6 ileri vitesli şanzıman avantajı olduğunu da belirtelim. Şehir içi kullanımdaysa Mondeo'ya göre daha eğimli A sütununa sahip Avensis'in daha kısıtlı çapraz görüşü biraz daha dikkat gerektiriyor.

### Sonuç

Avensis iç mekan özellikleri ve direksiyon tepkileri konularında Mondeo'nun gerisinde kalsa da, motor, şanzıman ve ekonomi konularında daha başarılı. Bunun dışında Avensis'in Mondeo'ya göre daha tok bir his vermesi bizce en büyük avantajı.







*İKİ OTOMOBİL DE  
KENDİLERİNE HAS  
ÜSTÜNLÜKLERE SAHİP.  
FAKAT, KONFOR, DÜŞÜK  
TÜKETİM VE YÜKSEK  
PERFORMANS GİBİ  
ARTILARI AVENSİS'İ DAHA  
CAZİP KILIYOR*

	Ford Mondeo 1.6 Ti-VCT	Toyota Avensis 1.6 Valvematic
<b>Fabrika verileri</b>		
Motor:	1596 cc, 4 silindirli, 16V	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	5 ileri manuel	6 ileri manuel
Maks. güç:	125 HP @ 6300 d/d	132 HP @ 6400 d/d
Maks. tork:	160 Nm @ 4100 d/d	160 Nm @ 4400 d/d
Maks. hız:	195 km/s	200 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn	10.4 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4844 / 1866 / 1500 mm	4695 / 1810 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1449 kg	1405 kg
Bagaj hacmi:	493 lt	509 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	10.3 / 5.7 / 7.4 lt/100 km	8.3 / 5.4 / 6.5 lt/100 km
Baz fiyat:	42.090 TL	44.800 TL

Geniş ve ferah iç mekan, direksiyon hissi +  
İç mekandaki tıkırtılar, motor gürültüsü, rakibinden yüksek tüketim -

Motor, şanzıman, tokluk hissi, tüketim +  
Ergonomi sorunları, donuk iç mekan -



# QASHQAI'NİN EN ASİ MODELİ



Reklamlarında “Asi şehirli” sloganının kullanıldığı Nissan Qashqai, 2.0 litrelik turbodizel motora, otomatik şanzımana ve 4x4 aktarma sistemine sahip versiyonuyla en yüksek beklentilere bile cevap veriyor.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**T**ürkiye yollarına 2007’de 1.6 benzinli motorla merhaba diyen Nissan Qashqai, 2008 ilkbaharında 2.0 dCi motora, 2008 yazında da 1.5 dCi seçeneğine kavuşmuştu. Şubat 2009 satışlarına bakıldığında 191 adetle kompakt SUV segmentinin lideri olan Qashqai, 2009 yılı Ocak ve Şubat aylarının toplamında gerçekleştirdiği 291 adetlik satışla da adından söz ettiriyor.

#### Avrupalılar için geliştirildi

“Nissan Design Europe” tarafından tasarlanan Qashqai, her ne kadar SUV segmentine konumlandırılrsa da tam bir crossover. Kompakt hatchback’lerden yüksek, kompakt SUV’lardan kısa yapısıyla şehir içinde farklı bir alternatif sunuyor. Amaç, kompakt hatchback’lerin konforunu, kompakt MPV’lerin pratik kullanım özelliklerini ve kompakt SUV’ların güven veren ve ilgi çeken yüksek oturma konumuyla birleştirmek. Bunları yaparken elde edilen; kompakt hatchback’lerden daha kullanışlı bir bagaj, kompakt MPV’lerden daha zevkli

bir sürüş ve kompakt SUV’lardan daha düşük yakıt tüketimi değerleri de cabası. Kısacası, aşı tuttu denilebilir. Bunu da sokakta Qashqai’ye gösterilen ilgiden ve satış rakamlarından anlıyoruz. Otomobilin uzunluğu 4315 mm, genişliği 1780 mm, yüksekliği 1615 mm. 4x4 aktarma sistemine sahip test aracımızın yerden yüksekliği 200 mm. Yaklaşma açısı 19.2 derece, uzaklaşma açısıysa 30.2 derece. 5 kişilik kullanımda 410 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 860 litreye çıkıyor.



*OTOMOBİLİN İÇ MEKANI  
YETERLİ ERGONOMİ VE  
KONFORU SUNUYOR.  
SADE TASARIMLI  
GÖSTERGELER KOLAY  
OKUNUYOR*





*QASHQAI'NİN HEM ÖN HEM DE ARKA KOLTUKLARINDA FERAH BİR ALAN YARATILMIŞ. 4X4 SİSTEMİNİN ÇEVİRMELİ KUMANDASI EL FRENİ BÖLGESİNDE*



### İç mekanda fonksiyonellik ön planda

Qashqai'nin iç mekanında, sade ve kullanışlı bir yaşam alanı yaratılmış. Opsiyonel olarak alınabilen cam tavanla daha da ferah hale getirilen kokpit, yeterince aydınlık ve rahat. Üç kollu direksiyona ve genelde yuvarlak tasarımlı gösterge ve kumanda birimlerine ev sahipliği yapan otomobil, eşya gözü sayısı ve hacmi bakımından tatminkar. Klima kullanımına bağlı olarak soğutan ve ısıtan torpido gözünün 14 litrelik hacmi, özellikle uzun

yolculuklarda kullanıcıyı memnun ediyor. Göstergeler rahat okunuyor. Kumanda birimleri de, direksiyonun sol tarafına konumlandırılan ve direksiyon simidi tarafından perdelenen far yükseklik ayarı, "ESP off" düğmesi ve ayna ayarlarının biraraya toplandığı bölüm haricinde ergonomik yerleştirilmiş. Koltuk ısıtma kontrolleri, kapı kilit mekanizmasının butonu ve en önemlisi 4x4 sisteminin çevirmeli kumandası el freni bölgesinde yer alıyor ve kullanımları zahmetsiz.

### Üçü birarada: 2.0 litre, dizel ve otomatik

Ben buna altın karışım diyorum. Belki de "Olmaz. Asıl altın karışım 1600 cc'nin altındaki dizel otomatik seçenekler" diyorsunuz. Ama ben, bir miktar vergi yüküne rağmen, dizel-otomatik karışımının biraz performanslı olmasından yanayım. Dizel ve otomatik olacak diye "yürümeyen" bir otomobil kullanmak taraftarı değilim. Arzu ettiğim performansı da şimdilik 2.0 litrelik motorlardan alabiliyorum. 2.0 litrelik tur-





bodizel motorlu Qashqai, 4000 d/d'de 150 HP güce ve 2000 d/d'de 320 Nm maksimum torka sahip. Bu motor, 1604 kg ağırlığındaki aracı 12.0 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Qashqai'nin maksimum hızıysa 185 km/s. Otomobilin öne çıktığı konulardan biri olan yakıt tüketimindeyse fabrika verisi ortalama 7.8 lt/100 km'yi işaret ediyor. Biz testimiz boyunca karma kullanımda 7.1 lt/100 km'lik değer elde etmeyi başardık.

### İster 4x2, ister 4x4

Bu yıl 10 yaşına basan Renault-Nissan ortaklığından doğan "C Platformu"nda yükselen Qashqai, 4x4 aktarma sistemini 2.0 litrelik motorla birlikte standart olarak sunuyor. El freni bölgesinden kumanda edilebilen aktarma sistemi sayesinde, aracı ister önden çekişli, ister 4x4 olarak kullanabiliyorsunuz. "Ben bunlarla uğraşmak istemem" diyenlerdenseniz, Nissan size "Auto" seçeneğini de sunmuş. Butonu bu konuma getirirseniz, araç aktarma

sistemini zemin şartlarına göre kendi seçiyor. Ön ve yan görüş açıları son derece geniş, arka görüşü ise biraz kısıtlı olan Qashqai'nin düzgün yollarda konforlu sürüşler sağlayan süspansiyonu, bozuk yolda biraz gürültülü ve sarsıntılı. Yol tutuş konusunda yüksek ağırlık merkezi nedeniyle kompakt hatchback'lerin biraz gerisinde kalan Qashqai'nin yol tutuşu yine de güvenli. Elektro-hidrolik direksiyonu hissiyat konusunda beklentileri karşılayan Qashqai'nin fren performansı başarılı. 6 kademeli otomatik şanzımanın geçişleri hızlı ve sarsıntısız, dilerseniz vitesleri kendiniz de değiştirebiliyorsunuz.

### Sonuç

O bir crossover... Kompakt hatchback'lerden, kompakt SUV'lardan ve kompakt MPV'lerden sıkılanlar için geliştirilen bir sınıfta yer alıyor ve henüz ülkemizde bu tür araçların sayısı pek de fazla değil. Yukarıda bahsettiğimiz kişiyse, Qashqai'yi tanımalısınız.



**410 LİTRELİK  
BAGAJ,  
GEREKTİĞİNDE  
860 LİTREYE  
KADAR  
ÇIKABİLİYOR**

### Nissan Qashqai 2.0 dCi Tekna Executive 4X4 A/T

#### Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maks. güç:	150 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	185 km/s
0-100 km/s:	12.0 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4315 / 1780 / 1615 mm
Bagaj hacmi:	410-860 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.1 / 6.5 / 7.8 lt/100 km
Baz fiyat:	66.454 TL

- + Pratik kullanım, uygun fiyat, zengin donanım
- Sesli süspansiyon, 2 kişilik kullanımda bagaj eğimli



# AİLEYE MAHSUS



İsmindeki Sportywagon ekini bir kenara bırakırsak, Kia cee'd'in hem sürüş hem iç mekan olarak tam bir aile otomobili.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Ülkemizde station karoserli otomobiller fazla tercih edilmese de, Avrupa ülkelerinin bir çoğunda son derece popülerler. Aslında buna şaşırılmamak lazım, çünkü kullanım özellikleri göz önüne alındığında hatchback ve sedanlara göre daha fazla iç hacim ve kullanışlılık sunuyorlar. Ülkemizdeyse iç hacim konusundaki beklentileri karşılama görevi genelde ticari araç kökenli kombivanlara düşüyor.

Kia'nın Avrupalı tüketicilerin beklentilerine yönelik olarak ürettiği cee'd'in daha önce hatchback karoserli versiyonunu e-otodergi'de yayınlamıştık. Kia cee'd SW de, tıpkı hatchback kardeşi gibi Almanya'da tasarlanmış ve Slovakya'da

Zilina tesislerinde bantlardan iniyor. Kia tasarımcıları Avrupalı olma konusunu kafalarına fazlaca takmış olsalar ki, otomobilin bagaj çıkıntısı Peugeot 407 SW'ye biraz fazlaca benziyor. 2650 mm'lik dingil mesafesi hatchback kardeşiyle aynı olan cee'd SW'nin uzunluğu 235 mm artışla 4470 mm olmuş. Yükseklikse 10 mm daha fazla (tavan rayları hariç).

### Bagaj büyük

Otomobilin 534 litrelik bagajı hem büyük hem kullanışlı. Geniş açılan bir bagaj kapağıyla ulaşılan bagajın, yükleme eşiğinin hatchback karosere göre 72 mm daha alçak olması ağır yüklerin yüklenip-boşaltılmasını kolaylaştırıyor. Bagaj zemininde

ufak tefek eşyalar için eşya gözü olması da iyi bir detay.

Arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu olmayan otomobilin iç mekanı ile söyleyeceklerimiz, daha önce sürüş izlenimini yayınladığımız hatchback Kia cee'd'den farklı değil. Yumuşak dokunuşlu plastikten üretilmiş ön konsolun kalite hissi son derece iyi. Üstelik platform kardeşi i30'dan daha güzel bir his bırakıyor. Kokpitin genel çizgisi i30'la benzer olsa da kumandaların ve düğme gruplarının farklı olması Kia'cıların cee'd'i farklılaştırmak

için uğraştığını gösteriyor. Bizce kesinlikle doğru bir yaklaşım. Üstelik Kore markalı bir otomobilde olduğunuzu unutturan ön konsol son derece ergonomik.

Cee'd SW'nin kullanımı da rahat. Alçak ön konsol ve fazla kalın olmayan ön konsol sayesinde ön görüş, son dönemde yollara çıkan birçok otomobile göre daha başarılı. Alçak konsol yapısı bazı sürücülerin hoşuna gitmeyecek olsa da, görüşü iyileştirerek daha rahat bir görüş sağladığı da gerçek.



### Şanzıman tüketimi ve performansı olumsuz etkiliyor

Otomobilde bulunan 1.6 CRDi motorun ürettiği 115 HP güç ve 255 Nm tork, ilk başta biraz performans beklentisi yaratabilir. Fakat Cee'd SW'nin boş ağırlığının hatchback kardeşine göre 109 kg daha fazla olması ve 4 ileri oranlı otomatik şanzıman bu beklentiye biraz boşa çıkartıyor. Günümüzde 4 ileri otomatik şanzımanlara artık pek rastlanmıyor. Bu otomobil yakıt tüketimine de olumsuz etkileri olan bu şanzıman yerine bizce en azından 5 ileri otomatik şanzımanı hak ediyor. Tabi bu şanzımanın güzel yanı yok mu? Tabi ki var. Vites geçişleri çabuk ve sarsıntısız. 110-120 km/s hızlara kadar kabul edilebilecek şekilde hızlanan cee'd SW,

bu hızlardan sonra isteksizleşiyor. Süspansiyonu son derece konforlu olan cee'd SW sürücüsünü yormayan bir otomobil. Yol tutuşu hatchback kardeşinden biraz daha kötü olsa da yine de güvenli. Otoyol kullanımlarındaysa geniş yan yüzeyler nedeniyle yan rüzgarlardan belli-belirsiz etkileniyor.

### Sonuç

Mülayim aile babalarına yönelik konforlu ve donanımı yüksek bir otomobil. Otomobilde geniş iç hacim ve kolay kullanım arayanların beklentilerini karşılayacaktır. Otomatik şanzımanlı, 1.6 CRDi 115 HP motorlu Cee'd SW'nin başlangıç fiyatı 33.657 TL olarak (bu sayfalardaki Concept donanım seviyesi 35.681 TL) belirtiliyor.

### Kia cee'd Sportyagon 1.6 CRDi Concept otm

#### Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	115 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	255 Nm @ 1900-2750 d/d
Maks. hız:	180 km/s
0-100 km/s:	13.1 sn
Boyutlar:	4470 / 1790 / 1520 mm
Boş ağırlık:	1509 kg
Bagaj hacmi:	534 / 1664 lt
Tüketim (ş.İçi, ş.dışı, ort.)	7.9 / 5.1 / 6.1 lt/100 km

+ Fiyat-donanım, konfor

- Performans, şanzıman

KIA  
TASARIMCILARI  
AVRUPALI OLMA  
KONUSUNU  
BİRAZ FAZLACA  
ABARTIP, ARKA  
GÖRÜNÜMÜ  
PEUGEOT  
407 SW'YE  
BENZETMİŞLER





# GÜÇLÜ, KONFORLU VE CEP DOSTU

Renault'nun D segmentinde yer alan modeli Laguna III, kullanıcıyı 150 HP güç üreten 2.0 dCi turbodizel motoru, otomatik şanzımanı ve sunduğu performansa göre düşük yakıt tüketimiyle mutlu ediyor.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



LAGUNA III'ÜN  
ERGONOMİK  
İÇ MEKANI, MALZEME  
KALİTESİYLE ÖNE  
ÇIKIYOR

**Bilindiği gibi ülkemizde öncelikle B ve C segmentindeki otomobiller tercih ediliyor.** Onların ardından, orta sınıf olarak da adlandırdığımız D segmenti geliyor. Renault Laguna'nın üçüncü jenerasyonu olan Laguna III, D segmentinde yer alıyor ve 2008 yılındaki satışlara baktığımızda onun, 2411 adetlik satışla, pazardaki tüm modeller arasında 25'inci olduğunu görüyoruz. Ama 2411 rakamı, Laguna III'ü segmentinde birinci yapamıyor. Önünde 2008'de 5227 adet satan Volkswagen Passat ve 2509 adet satan Ford Mondeo var. D segmentindeki rekabet, 2009 yılında daha da çetin geçecek. Çünkü Toyota Avensis tamamen yenilenmiş biçimde otomobil severlerin hizmetinde. Bir de yepyeni bir model olarak Vectra'nın yerini alan Opel Insignia var tabii ki.







### Önden sportif, arkadan ağırbaşlı

Laguna III'ün tasarımı, iki farklı karakteri aynı anda sunuyor. Öyle ki araca önden baktığınızda son derece sportif hatlara sahip bir otomobil görüyorsunuz. Arka görünümse D segmenti otomobillerinin genel karakterini yansıtır bir biçimde ağırbaşlı. Gerçi bu ağırbaşlı hava, led'li stop lambaları ve 2.0 dCi'a özel çift egzoz çıkışı sayesinde biraz olsun kırılıyor. Araca yandan bakıldığında ise, bu sınıfta yer alan bir otomobilde olması gerektiği gibi sade çizgiler söz konusu. Ayrıca rahat iniş-biniş sağlamayı ve arka koltukta başarılı bir baş mesafesini amaçlayan geniş-yüksek kapı tasarımı göze çarpıyor.

### Kokpit, Renault'yu yeni bir seviyeye taşıyor

Otomobilin iç mekanı, D segmenti ihtiyaçlarını karşılamamanın ötesinde, Fransız

üreticinin çitayı bir üst seviyeye çektiğini ortaya koyuyor. İşçilik ve özellikle de malzeme kalitesi bakımından kendisinden önce üretilen Renault'ların ötesinde özelliklere sahip olan Laguna III, ses izolasyonu ve ergonomi konularında da başarılı. Kabin içinde yeterli miktarda eşya gözü bulunuyor. Otomobil, kartlı çalışma sisteminin yanı sıra, bir buton yardımıyla kullanılan elektronik el frenine de sahip. Bu buton sayesinde el freni bölgesinde fazladan yer kazanılmış. Üç kollu direksiyon simidinin tepkileri yerinde. Gösterge birimleri kolay okunuyor. Orta konsoldaki kumanda birimlerine ulaşım sorunsuz. Arka koltukta diz, baş ve omuz mesafelerinde de bir sıkıntı yok. 4695 mm uzunluğa, 1811 mm genişliğe ve 1445 mm yük-



seklige sahip otomobilin bagaj hacmi 450 litre. Bu hacim, koltuklar yatırılınca 1375 litreye çıkıyor.

### Yüksek performansa rağmen makul tüketim

Laguna III'ün 2.0 litrelik turbodizel motoru 4000 d/d'de 150 HP güç ve 2000 d/d'de 340 Nm tork üretiyor. 0'dan 100 km/s hıza 9.8 saniyede ulaşan otomobil, sürücüsüne 210 km/s'lik maksimum hız sunuyor. 2.0 dCi motor, bu başarılı değerlere ve 6 kademeli otomatik şanzımana karşın ortalama 7.0 lt/100 km'lik yakıt tüketimi değerine sahip. Bu da kullanım maliyetlerini önemli ölçüde düşürerek Laguna III sahibini sevindiriyor.

*ELEKTRONİK EL FRENI  
YER KAZANDIRIYOR.  
KOLTUKLAR RAHAT.  
ARKADA DİZ, BAŞ VE  
OMUZ MESAFELERİ  
YETERLİ*



### Konfor öncelikli bir sürüşe sahip

D segmentinde yer alan otomobillerin önemli bir bölümü özel şoförle kullanılıyor. İçinde önemli telefon görüşmeleri yapacağınız, gazete-dergi okuyacağınız, hatta belki dizüstü bilgisayarınızda çalışacağınız bir otomobilde olması gereken özellik de elbette konfor. Laguna III'te de konfora ayrı bir önem verilmiş. Sürüş sırasında iç mekandaki gürültü seviyesi makul bir düzeyde kalıyor. Süspansiyon konforu da bozuk Türkiye yolları için yeterli. Otomatik şanzımanın vites değişimleri sarsıntısız. Klima, iç mekana istenen sıcaklık derecesini sağlıyor. Bir de aracınızı kendinizin kullandığınızı varsayalım: Sürüş sırasında belki de tek rahatsızlığınız, otomatik şanzımanın biraz ağırkanlı davranması olacaktır. Ancak vites değişimlerinin sarsıntısız gerçekleştiğini belirtelim. Öte yandan özel hayatımda kullandığım Renault Scenic'te 4 kademeli otomatik şanzıman varken, bu araçta 6 kademeli otomatik

şanzıman kullanmak hoşuma gitmedi de değil. Performans konusunda sınıfına göre tatmin edici olan test aracımız, yol tutuş konusunda da bize herhangi bir sorun yaşatmadı. Arka tasarımın bir dönemin popüler sedanı Fiat Tempra'yı anımsatması, nostalji yapmanın ötesinde, park manevrası sırasında arkanın iyi görülememesi sonucu doğuruyor. Neyse ki sene 1991 değil ve test aracımızda arka park sensörü var.

### İndirim ona çok yaramadı

1600 cc'nin altındaki otomobiller için kaçırılmaz fırsatlar sunan ÖTV indirimi, 2.0 litre motorlu test aracımızı çok da etkilemiş görünmüyor. İndirim öncesinde 71.350 TL olan "2.0 dCi Dynamic" modelin baz fiyatı şu an 68.750 olarak uygulanıyor. Bu da 2600 TL'lik avantaj demek. Bu avantajı ister cebinize saklarsınız, isterse-niz araca opsiyonel donanımlardan eklersiniz. Karar sizin.



Renault Laguna III 2.0 dCi Otomatik Privilege

### Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maks. güç:	150 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	340 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	210 km/s
0-100 km/s:	9.8 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4695 / 1811 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	450-1375 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.6 / 5.6 / 7.0 lt/100 km
2.0 dCi Dynamic için baz fiyat:	68.750 YTL

- + Performans, konfor, yakıt tüketimi, malzeme kalitesi
- Vites değişimde ağır kalan şanzıman, arka görüş

ÖNDEN SON  
DERECE  
SPORTİF BİR  
TASARIMA  
SAHİP OLAN  
LAGUNA III'ÜN  
ARKA TASARIMI  
AĞIRBAŞLI



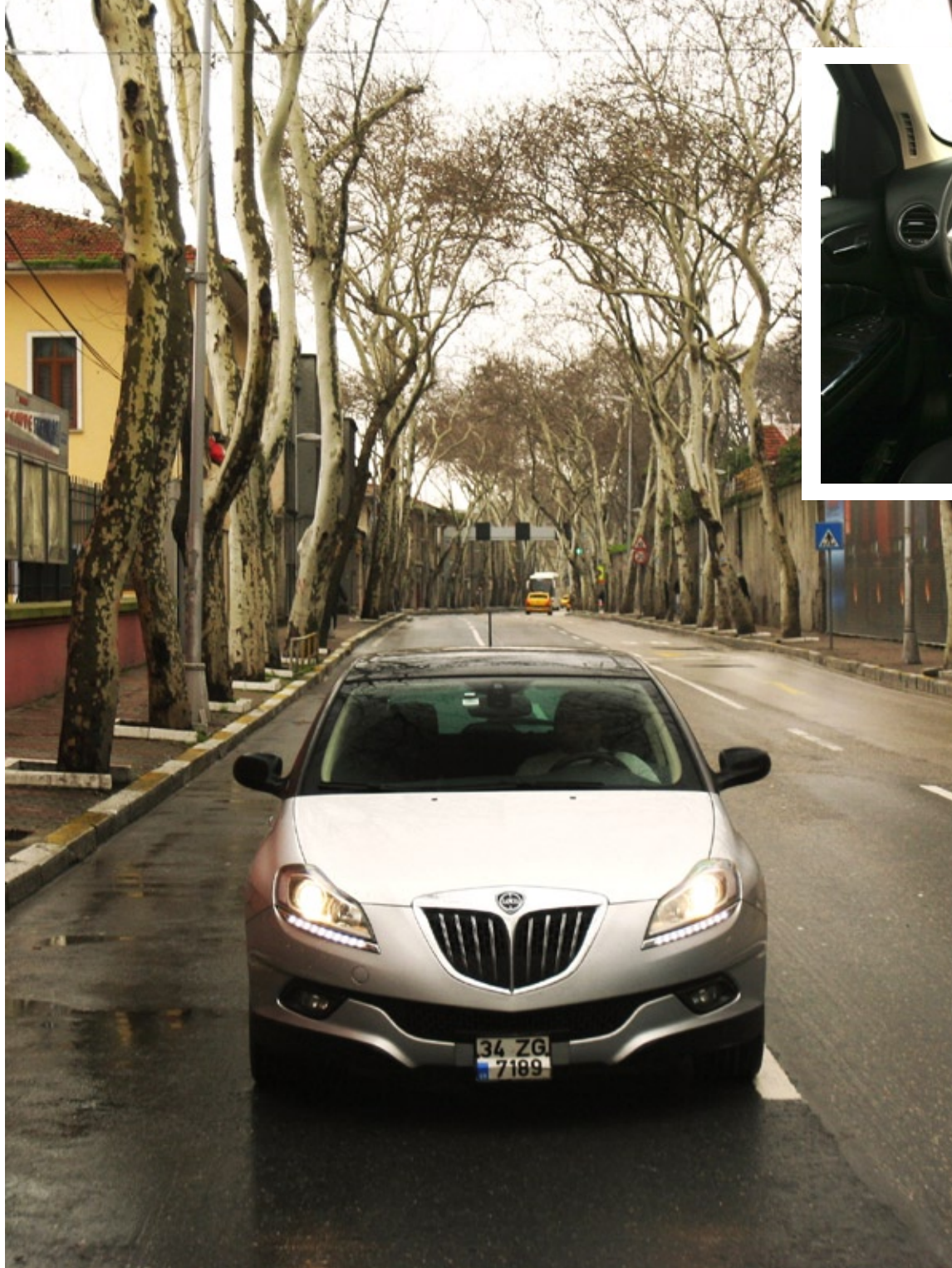
# ÇOK “FARK”LI KALDI

Lancia'nın kelime anlamı “fark” olan modeli Delta'nın, Türkiye’de satışa sunulduğu Eylül 2008’den bu yana elde ettiği satış adedi, rakiplerinden çok farklı.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**Fiat Grubu markalarından İtalyan Lancia, otomotiv tarihi açısından köklü ama Türk tüketicisi için çok yeni bir marka.** Zaten bunu anlamak, kaldırımdan kafasını uzatıp test aracımızın ön tarafındaki logoya uzun uzun bakan insanlar nedeniyle hiç de zor değil. Lancia'nın şu an Türkiye'de iki modeli bulunuyor: Ypsilon ve Delta. Ypsilon küçük sınıfta, Delta ise kompakt sınıfta yer alan hatchback modeller. Markanın 2008 satış performansıysa, hiç de iç açıcı değil. Lancia, geçen yıl Türkiye'de toplam 123 otomobil satmış durumda. Markanın 2008 Türkiye otomobil pazarındaki pazar payı yüzde 0,04. Yine de bu performans, 71 Lancia'nın satıldığı 2007 yılından daha iyi. Bazı okuyucularımız ya da şirket yetkilileri bu durumu, yüksek fiyata ve/veya Lancia'nın premium marka olmasına bağlayabilirler. Ama



durum hiç de öyle değil: 2008 yılında, Lancia modellerinden çok daha pahalı ve yine premium markalar olan Jaguar 307, Land Rover 1804, Porsche ise 154 adet otomobil satmış. Yine 2008'de, Lancia'yla aynı grubun (TOFAŞ) bünyesinde bulunan diğer premium markalar olan Ferrari 17, Maserati 17, Alfa Romeo ise 303 adetlik satış gerçekleştirmiş.

#### **Dış tasarım çok dikkat çekiyor**

Delta'nın adı gibi farklı tasarımı hemen göze çarpıyor. Önde led gündüz farlarına sahip far grubu, şık ön ızgara ve arkada başka hiçbir otomobilde görülmeyen tasarıma sahip yine led teknolojiye stoplar, otomobile uzun uzun bakılmasını sağlıyor. Birçok İtalyan otomobilindeki gibi, Delta'nın da önüne plaka takmak sorun oluyor. Testimiz boyunca ön plaka, her



tümsekte yere vurdu. Sol arka taraftaki Delta yazısı ve B sütunundaki Delta logosu hoş detaylar arasında yer alıyor. Delta'nın bir diğer tasarım özelliği de, hatchback olmasına rağmen adeta bir station wagon gibi görünmesi. Bunda en büyük etkense Delta'nın, C sınıfına ait bir platforma sahip olmasına rağmen D sınıfı otomobillere yakın, 4520 mm'lik uzunluğu. Delta'nın genişliği 1797 mm, yüksekliği ise 1499 mm.

### İç mekanda orta sınıf rahatlığı

Platformu gereği C segmentinde yer alan bir otomobil olan Delta, iç mekanına, özellikle de arka koltuğuna geçildiğinde, bir üst sınıfın özelliklerini sunmasıyla insanı şaşırtıyor. 2700 mm'lik dingil mesafesi (kardeşi Bravo'dan 100 mm daha uzun), arkada oturanlar için inanılması güç bir diz mesafesi yaratıyor. Öyle ki, bu koltukta rahatça bacak bacak üstüne atabilirsiniz. Arka koltukların, tıpkı öndekiler gibi ileri-







geri kaydırılabilmesi ve sırtlıklarının da yatırılabilmesi, konforun dozunu artırıyor. Delta'nın bagaj hacmi de, arka koltuk sırasının çeşitli kombinasyonlarına göre 380 ile 760 litre arasında değişkenlik gösteriyor. Ancak bu noktada, yüksek yükleme eşiğinin bagajın kullanımını olumsuz yönde etkilediğini de ekleyelim. Kokpitte malzeme kalitesi yeterli ancak işçilik için aynı cümleyi kurmak zor. Çekim için sürücü koltuğunun sırtlığını yatırdığımızda gördüğümüz çıplak metal, açıkçası e-otodergi ekibini şaşırttı. Eşya gözünün bol ve kullanışlı olduğu otomobilde, gösterge

birimleri rahat okunuyor ve beyaza yakın aydınlatma rengi çok hoş. Ancak kumanda birimlerinden bazıları (orta konsolun sağ tarafında yer alanlar), kullanım açısından ergonomik değil. Deri-nubuk karışımı koltuk döşemeleri rahat olduğu kadar şık da. Sürücü koltuğunda, emniyet kemeri yükseklik ayarı bulunmaması ise, uzun süredir hiçbir otomobilde tanık olmadığımız (Belki Kuş Serisi'nden beri) bir özellik.

#### **Benzinlilerin en güçlüsü**

Delta'da 1.4 litrelik benzinli turbo motordan 120 HP ve 150 HP olmak üzere iki

farklı versiyon türetilmiş. Test aracımızda, 5500 d/d'de 150 HP güç ve 2250 d/d'de 206 Nm tork üreten ünite bulunuyordu. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, otomobili 8.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Delta'nın maksimum hızı ise 210 km/s. Test aracımız, gerek kalkışlarda gerekse ara hızlanmalarda tatminkardı. Ortalama 7.0 lt/100 km'lik fabrika verisi yakıt tüketimi, turbo motorun yüksek performans ve 1300 kg'lık boş ağırlık düşünüldüğünde normal. Üç kollu direksiyon simidinin tepkileri başarılı. Direksiyon, özellikle park manevrası sırasın-

*MALZEME KALİTESİ  
YÜKSEK OLAN İÇ  
MEKANDA İŞÇİLİK KÖTÜ.  
SÜRÜCÜ KOLTUĞU  
YATIRILINCA ORTAYA  
ÇIPLAK METAL ÇIKTI.  
SÜRÜCÜNÜN EMNİYET  
KEMERİNDE YÜKSEKLİK  
AYARI BULUNMAMASI BİZİ  
ŞAŞIRTTI*

da "City" butonuna basılarak hafifletilebiliyor. Geçişleri kemikli olan 6 ileri manuel şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor. Yol tutuş öncelikli ayarlanan sert süspansiyon, bizce bu tür bir otomobilde daha yumuşak ayarlanarak konfora yönelik hazırlanmalıydı. Görüş açıları konusunda önde ve yanda sorun yaşatmayan otomobilin arka





görüşü, kalın C sütunu nedeniyle biraz kısıtlı.

#### Fark edilmek isteyenlere

Genelde kompakt sınıfta aracı olan sürücüler, kendilerine ve araçlarına bakılmasına alışık değildirler. Delta, tasarımıyla bunu başarıyor. Ama şirket yetkilileri, bu



otomobilden elbette satış anlamında da başarı bekliyorlardır. Markanın Türkiye'de tanınmaması, yüksek fiyat ve tanıtım eksikliği satışların artmasını engelliyor.

#### Lancia Delta 1.4 T-Jet 150 HP

##### Fabrika verileri

Motor:	1368 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maks. güç:	150 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	206 Nm @ 2250 d/d
Maks. hız:	210 km/s
0-100 km/s:	8.7 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4520 / 1797 / 1499 mm
Bagaj hacmi:	380-465-760 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.2 / 5.7 / 7.0 lt/100 km
1.4 T-Jet 150 HP baz fiyatı:	21.231 Euro + 714 TL

- + Farklı görünüm, geniş iç mekan, zengin donanım
- Süspansiyon konforu, emniyet kemeri yükseklik ayarı yok, fiyat

ÖN FAR VE  
STOPLARDA  
LED  
TEKNOLOJİSİ  
VAR. AYRICA  
HER İKİSİNİN  
DE TASARIMI  
ÇOK ÇARPICI



## Sessiz sedasız uzak ellerde

Son birkaç aydır Dünya'yı ve ülkemizi derinden sarsan –kimine göre teğet geçmiş- ekonomik kriz motorsporlarına ciddi anlamda sekte vurdu. Avrupa Ralli Şampiyonası'nda son iki yıldır ülkemizi temsil eden Volkan Işık'ın, bu sene Fiat yönetimi tarafından alınan kararla şampiyonada yer almayacağı açıklandı. Geçen sezon Türkiye Ralli Şampiyonası'nı domine eden Lassa Rally Team'in ise bu yıl yurtdışı parkurlarda olacağı söyleniyordu ama nerede olacağı bilinmemekteydi.

Geçtiğimiz aylarda önce bazı web sitelerinde Lassa Rally Team direktörü Volkan Işık tarafından Serkan Yazıcı'nın bu sene İtalya Toprak Ralli Şampiyonası'nda Fiat Grande Punto S2000 ile yarışacağı açıklandı. Yine çeşitli motorsporu web sitelerinde ve facebook denen yeni kitle iletişim trendinde bu haber yayıldı. Burada dikkat çeken konu ise sponsor firma tarafından 2009 için plan ve hedeflerinin bir basın toplantısı ile duyurulmamış olması. Geçen sezon öncesi adeta şampiyonluk kutlaması provasına dönüşen ihtişamlı bir lansmanla sezona merhaba diyen Lassa Rally Team, nedense kendileri ve ülkemiz için önemli bir sınav öncesi medyaya duyuru

yapmaktan uzak duruyor. Takımın web sitesine bakıldığında halen 2008 sezonu fotoğrafları ve haberleri yer alıyor. 2009 için herhangi bir haberin esamesi bile yok. Sözün özüne gelecek olursak böyle önemli haberin duyurulmaması ilginç bir konu.

İtalya Toprak Ralli Şampiyonası'nda bizleri ilgilendiren diğer önemli konu da Burcu Çetinkaya'nın hayallerinin yarış otomobili Fiat Punto Super 2000 ile start alacak olması. İlk yarış Rally Adriatico'da Serkan Yazıcı ile birlikte ülkemizi temsil edecek olan Burcu'ya idolu olan pilot Michele Mouton'un kopolotu Fabrizia Pons eşlik edecek. Hayali olan yarış otomobiline efsane bir kopolotla yarışacak olan Burcu'yu bu dileklerini gerçekleştirdiği için önce tebrik edip, sonra da kendisine başarılar diliyoruz.

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Moto GP'ye “sıcak” sponsor

12 Nisan tarihinde başlayacak 2009 Dünya Moto GP Şampiyonası öncesinde LCR Honda takımına Playboy'un sponsor olduğu açıklandı.

Bu sezon sadece tek motorla ve Randy De Puniet'nin sürücülüğünde mücadele edecek olan LCR Honda, RC212V motorunda ünlü Playboy tavşan logosunu sezon boyunca taşıyacağını açıkladı. Takım direktörü Lucio Cecchinello 12 Nisan'daki ilk yarış öncesinde yeni bir motorla sezona başlayacaklarını ve sponsorları Playboy'un da heyecanlarını daha çok arttırdığını belirtti. Randy De Puniet ile 2009'da başarılı bir birliktelik sürdüreceklerini umduklarını söyleyen Cecchinello, ünlü tavşan logosunun Fransız sürücüye artı yönde motivasyon sağlayacağını söyledi. Playboy İtalya ile Japonya ve İspanya Jerez testleri sırasında yapılan görüşmelerin ardından firmanın Amerika'daki merkezinin de onayıyla bu birlikteliğin anlaşması yapıldı.

İlk yarışın yapılacağı Katar'da Playboy logosu motorun üzerinde yer almayacak, ancak sezonun geri kalanın-

da boy gösterecek. Sezonun başlangıcı öncesinde Jerez Pisti'nde yapılan son testlerde Randy De Puniet'nin elde ettiği zamanlar takım açısından bir hayli ümit verici olarak nitelendirildi. Cecchinello Honda Racing Company'nin de ekibe motor desteği sayesinde üst sıralar için daha rekabetçi bir makine olacağına inanıyor.

“2007 ve 2008 bağımsız takımlar için kolay bir yıl değildi. Özellikle 800cc sınıfında fabrika takımları ile rekabet edebilmek hiç kolay değildi. Ama artık fabrikalar motor tedarikinde bizim gibi takımlara daha yardımcı olmaya başladı. Bu bizi daha rekabetçi yapacaktır sanıyorum” diyen Lucio Cecchinello, “Şimdi bizim için, Randy'i mücadeleye hazır ve fabrika sürücüleri ile zirve için kapışmaya hazır hale getirmemiz için çok çalışmamız lazım” diyerek sözlerini noktaladı.





# Brawn GP'den muhteşem start

Formula 1 2009 sezonunun açılış yarışı Avustralya GP'sinde kapanmış olan Honda takımının faaliyetlerini devralan Brawn GP takımından Button ve Barrichello ilk iki sırayı alarak muhteşem bir başlangıca imza attılar.

Yazı: Gürkan Çağlar







Rubens Barrichello ikinci olarak takımının başarısını perçinledi



Lewis Hamilton üçüncü oldu



Alonso zirveden yine uzak kaldı



Timo Glock sezona iyi başladı

*FERRARI, MCLAREN GİBİ  
ZİRVEDE İDDİALİ OLAN  
TAKIMLAR BU SEZONA  
BEKLENDİĞİ GİBİ BİR  
BAŞLANGIÇ YAPAMADI*

**Son yıllarda özellikle Ferrari ve McLaren takımları arasında geçen şampiyonluk mücadelesi bu yıl değişen kurallar neticesinde çok farklı bir boyut kazanacak gibi görünüyor.** Kinetik Enerji geri dönüşüm sistemi KERS kullanımının opsiyonel olması, yıllar sonra yeniden olumsuz düz tabanlı lastiklere geri dönüşmesi gibi yeni uygulamalar en çok Brawn GP, Red Bull, BMW gibi takımlara avantaj sağladı. Sezonun ilk yarışının yapıldığı Avustralya GP'sinde de adeta Brawn GP takımı irtınası esti. Finansal mali kriz nedeniyle Honda takımının F1 faaliyetlerine

son vermesinin ardından takımı devralan Ross Brawn'ın adını verdiği Brawn GP takımı, Virgin Group'un da finansal desteğiyle hafta sonu boyunca zirveyi rakiplerine kaptırmadı.

Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında Jenson Button, son üç yıl içindeki ilk pole pozisyonunu kazandı. Takım arkadaşı Rubens Barrichello, birinci ve ikinci seansta Button'ın önünde en iyi tur derecelerine imza atarken, her iki pilot da her iki seansta rakiplerine fark atmayı başardı. Adeta Brawn GP takımının kendi içindeki

mücadelesine sahne olan son seansta ise pole pozisyonu, 0.305 saniye farkla Jenson Button'un oldu.

#### **İddialı ekipler gerilerde kaldı.**

Pazar sabahı yapılan yarış starttan itibaren önde götüren Jenson Button Formula1 kariyerinin ikinci zaferine Avustralya Grand Prix'sinde ulaştı. Takım arkadaşı Rubens Barrichello'da yarış içerisinde bir kaç kez gerilere düşmesine ve iyi bir start alamamasına rağmen damalı bayrağın ardından ikinci sırada geçerek Brawn GP'nin Formula1'e ihtişamlı bir başlan-

gıç yapmasını sağladı. Toyota'dan Jarno Trulli ise üçüncü sırada yarışı tamamlamasına rağmen güvenlik aracı ikinci kez pistteyken Lewis Hamilton'u solladığı gerekçesiyle yarış direktörlüğü tarafından 25 saniye zaman cezası aldı ve 12. sıraya geriledi. Yarışa en arkadan başlayan ve Avustralya'da puan almayı beklemediğini söyleyen Lewis Hamilton ise pistte yaşanan olaylarında yardımıyla üçüncü sırada yer alarak 2009 sezonuna beklediğinden iyi bir başlangıç yaptı. Toyota'nın Alman pilotu Timo Glock ise yarışı 5. sırada bitirerek 4 puanın sahibi oldu. Yarışın bitimi-



## Nico Rosberg altıncı oldu



ne 3 tur kala yarışı ikinci ve üçüncü sırada sürdüren Sebastian Vettel ile Robert Kubica arasında yaşanan kaza sıralamanın büyük bir bölümün değişmesine neden oldu. Zorlu bir yarış geçiren Fernando Alonso da son turlarda yaşanan karmaşadan karlı çıkan isimlerden di. Alonso yarışı Nico Rosberg'in önünde altıncı sırada tamamlarken Williams pilotu Nico Rosberg yarışın son turlarında yaşadığı sorun nedeniyle yavaşlamasına rağmen haftayı puanla kapatmayı başardı. Yarışta son puanı ise sezonun çaylak ismi Sebastien

## Çaylak pilot Sebastien Buemi



Buemi elde ederken, en hızlı turu Williams takımından Nico Rosberg 48. turda elde ettiği 1:27.706'lık derecesi ile attı. Formula 1'in en önde gelen takımlarından Ferrari geçen sezon olduğu gibi bu sene de Avustralya'dan puansız ayrıldı. Kimi Raikkonen 27. turda spin atarak aracının arkasını bariyerlere vurdu. Hemen pit alanına gelen Finli pilot bu hafif kazasıyla dördüncülüğten 16. sıraya gerileyerek yarışı da bu sonuçla tamamladı. Felipe Massa ise 46. turda yaşadığı mekanik arıza sebebiyle yarışı tamamlayamadı.



*STARTIN ARDINDAN İLK VİRAJDA MARK WEBBER İLE ÇARPIŞAN HEIKKI KOVALAINEN YARIŞ DIŞI KALDI*

## F1 Avustralya GP'si Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Otomobil .....	Zaman .....
1.....	Jenson BUTTON .....	Brawn GP .....	1s34:15.784
2.....	Rubens BARRICHELLO .....	Brawn GP .....	+0.807
3.....	Lewis HAMILTON .....	McLaren-Mercedes.....	+2.914
4.....	Timo GLOCK .....	Toyota.....	+4.435
5.....	Fernando ALONSO.....	Renault .....	+4.879
6.....	Nico ROSBERG.....	Williams-Toyota .....	+5.722
7.....	Sebastien BUEMI .....	Toro Rosso-Ferrari.....	+6.004
8.....	Stephane BOURDAIS.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+6.298

## Pilotlar Şampiyonası

Sıra...	Pilot.....	Puan .....
1.....	Jenson BUTTON .....	10
2.....	Rubens BARRICHELLO .....	8
3.....	Lewis HAMILTON .....	6
4.....	Timo GLOCK .....	5
5.....	Fernando ALONSO.....	4
6.....	Nico ROSBERG.....	3
7.....	Sebastien BUEMI .....	2
8.....	Stephane BOURDAIS.....	1

## Markalar Şampiyonası

Sıra...	Marka.....	Puan .....
1.....	Brawn GP .....	18
2.....	McLaren-Mercedes.....	6
3.....	Toyota .....	5
4.....	Renault .....	4
5.....	Williams-Toyota.....	3
6.....	Toro Rosso-Ferrari.....	3



# Loeb'ün 50'nci zaferi

Sebastien Loeb fırtınası Güney Kıbrıs'ta da devam etti ve Fransız pilot sezonun üçüncü yarışında da podyumda en üst basamağa çıkan isim oldu. Bu sonuç Loeb'ün kariyerine 50'nci zaferi olarak yazıldı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu yılki şampiyonaya elde ettiği derecelerle yine damgasını vuran Sebastien Loeb, sezonun üçüncü rallisinde de zorlanmadan birinciliği kazandı. Kalan yarışların da hepsini kazanıp kariyerine 12 yarışta 12 zaferle yeni bir rekoru ekleyip tarih yazmayı hedefleyen Loeb'ün bu performansı ile isteğine ulaşması zor olmayacak gibi görünüyor. Yine sezon, önceki yıllarda olduğu gibi "Loeb ve takipçileri" modunda başladı ve değişen bir şey görünmüyor. Fransız pilota karşı Ford'un genç Finlileri Mikko Hirvonen ve Jari Latvala zirve için her türlü taktiğe başvursalar da henüz Loeb'e baskı kurmayı başaramadılar. Güney Kıbrıs'ta da bu durum devam etti. Loeb, rallinin başından itibaren liderliği ele geçirirken, takım arkadaşı Dani Sordo ikinci, Mikko Hirvonen de üçüncü durumdaydı. İkinci ayakta Loeb'ü takipte Sordo ve Hirvonen yer değiştirirken, son güne yarışın yıldızı Petter Solberg bitime bir etap kala Dani Sordo'yu geçerek üçüncülüğe çıktı. Yarışın son etabında da ilk üç





Hirvonen yine geleneği bozmayarak ikinci oldu



Patrick Sandell

değişmezken en büyük sevinci 50'nci zaferini kutlayan Sebastien Loeb ve üçüncü olan Peter Solberg yaşadılar.

### Loeb'ün "50" sevinci, Solberg'in podyum mutluluğu...

Sebastien Loeb, kariyerinin 50'nci zaferini elde ettiği Güney Kıbrıs Rallisi'nin son etabının finişinde kendisine uzatılan mikrofonlara "İnanılmaz sonuç. Carlos Sainz'ın ve Colin McRae'in rekorlarını kırdığım zamanları hatırlıyorum da, çok zaman geçmedi ve şimdi 50'nci zaferi kazandık. Büyük bir rakam. Ve güzel bir rakam! Rüya gibi. Başardığımız şeyden çok mutluyum, ama henüz bitmedi" açıklamasını yaparken co-pilotu Daniel Elena ise "Çok güzel bir duygu. Şimdi en önemli şey uğraşıp bu senenin 12 yarışını da kazanmak" şeklinde konuştu. Zafere ula-

şan ekibi ikinci Hirvonen tebrik ederken Loeb'ün otomobilinin arka camındaki toza "50" yazıyordu. Bu yıl sadece 11 kişiden oluşan ve kendi adıyla kurduğu takımıyla şampiyonada yer alan Peter Solberg, son etabın finişinde elde ettiği üçüncülükle sevinçten adeta havalara uçtu. Norveçli pilot "Geçen yarış Norveç'teki özel etap zaferimizden çok mutlu olmuştum, ama bu çok daha muhteşem! Takımımızda sadece 11 kişiyiz ve hepsi bizi buraya getirmek için inanılmaz derecede çalıştılar. Bu ralliye katılabilmek, Norveç kadar stresliydi. Belki onlar Sordo'nun C4 WRC'sini önde görmek isterlerdi, ama onlar Xsara'nın da halen ne kadar iyi olduğunu görüp gurur duymalılar" diyerek mutluluğunu ifade etti. PWRC mücadelesinde gülen isim Patrick Sandell olurken, JWRC kupasını ise Martin Prokop kazandı.

### Solberg Xsara ile yarışın yıldızıydı



### Sordo bu kez podyuma ulaşamadı



### Matthew Wilson - Scott Martin



## GÜNEY KIBRIS'IN TOPRAK ETAPLARINDA LOEB'ÜNKÜ KADAR SOLBERG'İN PERFORMANSI DA DİKKAT ÇEKTİ

### WRC Güney Kıbrıs Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Sebastien LOEB - Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	04:50:34,70
2.....	Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	04:51:01,90
3.....	Petter SOLBERG - Phil MILLS	Citroen Xsara WRC	04:52:24,10
4.....	Daniel SORDO - Marc MARTI	Citroen C4 WRC	04:53:01,00
5.....	Matthew WILSON - Scott MARTIN	Ford Focus WRC	04:57:15,70
6.....	Conrad RAUTENBACH - Daniel BARRITT	Citroen C4 WRC	05:01:46,60
7.....	Federico VILLAGRA - J. Perez COMPANC	Ford Focus WRC	05:03:53,20
8.....	Khalid AL QASSIMI - Michael ORR	Ford Focus WRC	05:04:18,80



# Antalya'da yeni yarış heyecanı

Belirsizliklerle dolu olan yeni sezon öncesi spora taze bir kan Antalya'dan geldi. Solargard Akdeniz Şampiyonası adında iki gün boyunca düzenlenen Otokros ve Ralli, sporun geleceği açısından bir nebze umut oldu.

Son aylarda ekonomik kriz nedeniyle giderek kan kaybetmeye başlayan ülkemiz motorsporları için güzel bir gelişme geçen ay Antalya'da yaşandı. Antalya Motorsporları Kulübü (AMK) tarafından organize edilen ve bir diğer Antalya kulübü olan Kemer Motorsporları Kulübü'nün de (KMK) destek verdiği Akdeniz Şampiyonası, Mayıs ayında başlayacak ralli ve tırmanma şampiyonası öncesinde bir hazırlık olması açısından önemli bir organizasyon olarak dikkat çekti. Aylar öncesinden başlayan hazırlıkların ardından 14 Mart'ta Otokros, ertesi günse iki etaptan oluşan ralli organizasyonu için ekipler Antalya'da hazır bulundular. Ancak start sayısı beklenenin altında kaldı. Çoğu ekibin sezon öncesinde otomobillerinin hazır olmaması ve bütçe azlığı gibi nedenlerle gelmediği Antalya'da Ford ve Delta Sport garajları da yeterli otomobil kiralama talebi olmadığı için yer almadı. Her şeye rağmen iki gün boyunca, Dierktör Afşin Baydar ile birlikte Onur Aslan ve Tolga Şansal'ın

Yazı: Gürkan Çağlar





Mustafa Söylemez zafere ulaştı

görev yaptıkları organizasyonda herhangi bir problem yaşanmadı. Bu sayede ekipler ve seyirciler Antalya'dan mutlu anılarla ayrıldılar. Sponsor bulmanın son derece zor olduğu günümüzde Solargard Cam Filmleri, yarışa ana sponsor olarak önemli bir destek verdi. Yerel kuruluşlardan AGT, Klassis Yapı, Türkmen Carpet ve Palmet Resort Hotel'in yardımcı sponsorluğunda gerçekleştirilen yarışa, Kemer ve Konyaaltı Belediyeleri de desteklerini esirgemedi.

### Cumartesi Otokros çekişmesi yaşandı

Akdeniz Üniversitesi Seyirci Etabı'nda gerçekleştirilen Şampiyonanın ilk ayağı olan Otokros yarışı kıyasıya çekişmelere sahne oldu. WRC'nin Türkiye ayağında da kullanılan bu parkurda Kategori 1'de Kemer'de yaşayan ev sahibi Fiat Palio sürücüsü Serdar Honamlı ve Peugeot 106 pilotu Serhan Türkkan'ın mücadelesinden Serhan Türkkan zaferle ayrıldı. Bu, ayrıca Eskişehirli pilotun kariyerindeki ilk toprak yarışında aldığı birincilikti. Niobe



Niobeweb desteğiyle yarışan Kemal Çetinkaya uçarcasına görüntüler verdi

Web sponsorluğunda 2008 İstanbul Ralli Şampiyonası'nda N2 ve Gençler Şampiyonu olan Kemal Çetinkaya ise bu sınıfta üçüncülük kupasını kazandı. Kategori 2'de ise Yüksel Özgür yaptığı yeni modifikasyonları test etmek amaçlı katıldığı Citroen C2'si ile sınıfında rahatlıkla zafere ulaşırken, İzmirli Orçun Nural ikinci ve Antalya'yı yerel sürücü Mustafa Çakal üçüncü oldu. Adeta Mitsubishi Lancer toplu gösterisi şeklinde geçen Kategori 3'te ise aslen Antalya'lı olmasına rağmen burada ilk defa yarışan Evo 8 sürücüsü Ömer

Erdem yaklaşık altı saniyelik farkla birinci olurken, arkasından Antalyalı sürücü Mustafa Söylemez geldi. Yeni edindiği Lancer Evo 9'uyla Solargard sponsorluğunda ilk yarışını yapan Ögöl Orhan üçüncülüğü elde etti. Kıyasıya mücadelenin yaşandığı Otokros yarışları TRT 3'ten naklen yayınlandı.

### Rallide dört çekerler zirve için kapıştı

Otokros yarışının ertesi günü 15 ekibin katılımıyla düzenlenen Kemer Rallisi'nde Mustafa Söylemez beş etapta da en iyi



Feridun Düzağaç özel konuktu

zamanı yaparak zafere ulaşan isim oldu. Bu ayrıca Antalyalı pilotun yeni ve tecrübeli co-pilotu Cem Bakançocukları'yla ilk yarıştıydı. Dünya Ralli Şampiyonası'nda kullanılan Kemer etabının ikiye bölünmesiyle elde edilen Klassis ve AMK etaplarında 10 ekip finişe ulaşabildi. Solargard sponsorluğunda Mitsubishi Lancer Evo 8'iyle ilk rallisine çıkan Berkay Şavkay, yarışı genel klasman ikincisi olarak tamamlarken, aynı otomobille mücadele eden Ömer Erdem yarışı üçüncü sırada bitirdi. Yüksel Özgür A/6, evinin arka bahçesinde yarıştığı söylenen Kemerli yerel pilot Serdar Honamlı N/2 kupasını kazandılar. Akdeniz Ralli Şampiyonası 4 Nisan'da düzenlenecek Türkiye Tırmanma Şampiyonası 1'inci yarışı ve ertesi gün Pegasus Mahalli Rallisi'yle noktalanacak.





## Curitiba Rallisi'ni Meeke kazandı

Brezilya'da IRC Dünya Şampiyonası'nın ikinci yarısının yapıldığı Curitiba Rallisi'nde zafere Kris Meeke ulaştı. Kronos takımı adına Peugeot İngiltere'nin desteğinde yarışan genç pilot yakım arkadaşı Nicolas Vouilloz'un 26 saniye önünde birinciliği elde ederken Fiat Abarth takımından Giandomenico Basso da üçüncülüğü elde etti. 5-7 Mart tarihleri arasında düzenlenen rallinin ilk gün yedi etabında da en iyi zamanları elde eden Kris Meeke sonraki etaplarda da yerini korumayı başararak finiş podyumuna ilk çıkan pilot olmayı başardı. İngiliz pilot finişte gazetecilere "Bu benim kariyerimin en özel zaferlerinden biri. Starttan finişe kadar sorunsuz bir yarış çıkardık. Etaplar hızlı sürüşe imkan veriyordu ve çok zevkliydi. Benim için çok güzel bir hafta sonu oldu ve bunu sağlayan tüm ekibime teşekkür ediyorum." açıklamasını yaptı. IRC'de ilk iki yarışın ardından Freedy Loix 13 puanla genel klasmanda lider durumda bulunuyor. Şampiyonanın üçüncü yarışı 3-4 Nisan tarihlerinde Kenya'da düzenlenecek olan Safari Rallisi olacak.

## Haymana'da beyaz off-road

Çağ Hayme Sultan Termal Sponsorluğu'nda düzenlenen Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın ikinci yarışı 14 -15 Mart 2009 tarihlerinde Ankara, Haymana'nın zorlu etaplarında koşuldu. 14 Mart Cumartesi günü idari, teknik kontrol ve antrenmanlarını tamamlayan yarışmacılar, Haymana Resort Otel önünden 15.30'da 2 adet engelli kapılı etabı geçmek üzere start aldılar. Gün boyu aralıklarla devam eden kar ve gittikçe ağırlaşan parkur tüm yarışmacıları oldukça zorladı. Değiştirilen bazı kapılar nedeniyle yarım saat nötralizasyonla başlayan ikinci gün sonunda finişe ilk ulaşan isim Birlas Ağaoğlu Off Road Team'den Volkan Gönülalan-Necmi İnan ekibi oldu. Genel klasmanda ikincilik yine Birlas Ağaoğlu Off Road Team'in oldu. Hakkı Ağaoğlu-Caner Akkafa ikinciliği alırken İnci Akü Off Road Team'den Ali Gökhan Yazıcı-Tarık Sağlam ise üçüncü oldu. Şampiyonanın üçüncü yarışı 11-12 Nisan'da SOSDER tarafından Sakarya'da düzenlenecek.



## Motokros heyecanı İstanbul'da

Dünya Motokros Şampiyonası 3. Ayak yarışları 11-12 Nisan tarihlerinde İstanbul Hezarfen Pisti'nde düzenlenecek. Motosiklet Federasyonu Başkanı Süleyman Memnun, 11-12 Nisan



tarihlerinde gerçekleştirilecek şampiyonanın güzel bir biçimde tamamlanması için hazırlıkların sürdürüldüğünü kaydetti. Pistin yeniden dizayn edildiğini ve hava şartlarına göre hazırlık yaptıklarını ifade eden Memnun, "Dünya Motokros Şampiyonası ilk kez Türkiye'de gerçekleştirilecek. Sezonun 3. ayak yarışını İstanbul'daki 1650 metre uzunluğundaki Hezarfen pistinde yapacağız. Güzel bir organizasyon olması için çalışıyoruz. Şu ana kadar her şey planladığımız gibi gitti. Yaklaşık 10 günlük bir süre kaldı ve bunun 5 gününü güneşli geçirdiğimiz takdirde hiç bir eksikimiz kalmayacak." dedi.





## İzmir Pist'de yine şölen vardı

İzmir’li otomobil tutkunları Autodrom İzmir Yarış Pisti’nde yine heyecanlı bir hafta sonu yaşadı. Amerikan Oto Show, Catheram Endurance ve Kış Trophy yarışları ile Karting Bahar Turnuvası İzmir’li seyircilere dolu dolu bir gün geçirtti. Catheram Endurance sezonun ilk yarışında 7 araçla start aldı. Baştaki üçlü içerisinde birinci Kaan Karamanoğlu – Tunç Yeloğlu ekibi oldu. Selim Özgörkey – Omar Mirhad ekibi ikinci, Mete Konuralp – Kamil Çat ikilisi de yarış üçüncü sırada tamamladı. Ege Otomobil Sporları Kulübü tarafından düzenlenen Kış Trophy 2009 yarışlarının sonuncusunda ise sıralama turlarında en iyi zamanın sahibi olan Ekrem Vardar start ile birlikte liderliği ele geçirdi ve yarış sonuna kadar pozisyonunu koruyarak yarışın birincisi oldu. İyi bir start alan Ali Dinç ilk viraja ikinci sırada girdi. Daha sonra pozisyonunu Fatih Ayhan’a kaptırmasına rağmen yaptığı ataklarla yarış ikinci sırada tamamladı. Fatih Ayhan üçüncü olurken Cengiz Artam dördüncü Hasan Tansu’da beşinci olarak günü noktaladı.

## Timo Glock iki teker üstünde

Panasonic Toyota Racing pilotu Timo Glock, Toyota Hilux pick-up’ı 2 tekerlek üzerinde kullanarak gösteri yaptı. Formula 1, dünyanın en büyük gösteri alanlarından biri olsa da , burada yarışan pilotların uzmanlığı otomobilleri dört tekerlek üzerinde kullanmak. Otomobilleri iki tekerlek üzerinde kullanmaksa tamamen ayrı bir branş olan akrobasiye giriyor. Panasonic Toyota Racing pilotu Timo Glock, bu hafta sonu düzenlenecek Avustralya Grand Prix’i öncesi akrobasi ustalarından ders alarak 4x2 Toyota Hilux’ü iki tekerlek üzerinde kullanabileceğini gösterdi. 27 yaşındaki Alman pilot, Guinness Dünya Rekoru sahibi Lawrence “The Legend” Ryan ve V6 Hilux Heroes takımı birinci sürücüsü Jack Monkhouse’dan aldığı kısa eğitimle standarta yakın bir Toyota Hilux’ü 60 m boyunca iki teker üzerinde kullanmayı başardı.



## Rally Enjoy’da kazanan Fatih Ayhan oldu

İstanbul Motorsporları Kulübü ( İMK ) ve Deltasport işbirliği ile düzenlenen “Rally Enjoy” 42 yarışmacının katılımıyla 21- 22 Mart tarihlerinde, İzmit Körfez Yarış Pisti’nde gerçekleşti. 21 Mart 2009 Cumartesi günü 42 pilotun katılımıyla start alan Rally Enjoy’da 21 kalkış olarak yapılan ilk elemeler sonucu başarı kaydeden pilotlar pazar günü yapılacak olan büyük finallere katılma hakkı kazanırken, ilk elemelerde başarısız olan pilotlar arasında günün en iyi zamanını yapan Fatih Ayhan pazar günü yapılan finallere katılmaya hak kazandı. 21 Mart 2009 Cumartesi günü ilk elemeler sonucu başarı gösteremeyen 20 pilot arasında yapılan elemelerde kazanan 10 pilot pazar günkü yapılacak olan büyük finallere katılma hakkı elde ederken, kaybeden pilotlar ise Rally Enjoy’a veda ettiler. 22 Mart 2009 Pazar günü yapılan finaller sonucunda Alpaslan Çukurova ve Burak Çukurova diğer yarışmacıları geride bırakırken, cumartesi günü ilk elemelerde elenen ama günün Best Time’ına imza atan Fatih Ayhan, elenenler grubunda birinci olarak Alpaslan Çukurova ile karşılaştı. Bu mücadeleden galip ayrılan Fatih Ayhan, Rally Enjoy final müsabakasında Burak Çukurova’ yı geride bırakarak Rally Enjoy’un kazanan ismi oldu.

# Güç gösterisi

Brabus, yeni Mercedes-Benz E 500'e komple modifiye paketi hazırlayarak otomobili özellikle performans yönünden üst seviyeye çıkarmış.

Yazı: Tarık Akagün





Mercedes-Benz modifikasyonu konusunda uzman olan Brabus, henüz ülkemizde satışına başlanmayan W212 karoser kodlu yeni nesil Mercedes E Sınıfı için body kit, süspansiyon sistemi ve motoru da kapsayan komple modifiye paketi hazırladı.

Otomobilde görsel olarak büyük değişiklikler olmasa da yeni ön tampon (standart versiyondan farklı alt hava girişleri ve farklı LED'ler) ve yeni arka tampona sahip. Ön tampondaki hava girişlerinin, ön frenlerin soğutulmasına da yardımcı olduğu ifade ediliyor. 17-20 inçlik jantlar arasında en büyük jant-lastik uygulaması Pirelli veya Yokohama lastiklerin takılabildiği; önlerde 245/30 ZR 20, arkalarda 285/25 ZR 20 ebadındaki kombinasyon.

Otomobildeki en can alıcı değişiklik motordadır. Standart olarak 5.5 litrelik silindir hacmine sahip olan ve 6000 d/d'de 388 HP güç, 2800-4800 d/d arasında 530 Nm tork üreten V8 motorun silindir hacmi 6.1 litreye yükseltilmiştir. Daha büyük pistonlar kullanılan, silindir kafaları optimize edilen, eksantrik mili değiştirilen motorun gücü 6200 d/d'de 462 HP'ye, maksimum torku da 3100 d/d'de 615 Nm'ye ulaşmıştır. Tabi doğal olarak performans da bir hayli iyileşmiş ve standart versiyonda 5.2 saniye olan 0-100 km/s hızlanma süresi, 4.7 saniyeye inmiştir. Daha önceden 250 km/s'de limitli olan maksimum hız ise 305 km/s'ye ulaşmıştır.



*OTOMOBİL, SADE TASARIMINDA GÜCÜNÜ BELLİ EDEN DETAYLAR BARINDIRIYOR*





# HALEN AKILLARDA

BMW'nin 1970'li yıllarda ürettiği 2002 tii, dönemi için yüksek sayılan performansıyla halen akıllarda ve kült otomobiller arasında sayılıyor.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: BMW Medya



## BMW 2002'NİN İÇ MEKANI, DÖNEMİNİN TARZINI YANSITAN SADELİĞE SAHİP

BMW'nin sonu 02 ile biten serisinin kökeni 1966 yılında tanıtılan BMW 1600-2 modeline dayanıyor. 940 kg boş ağırlığa sahip BMW'nin yeni iki kapılı sportif otomobil zamanı için güçlü sayılan 85 HP gücündeki 1.6 lt motoru ile 160 km/s maksimum hıza ulaşp, 0-100 km/s hızlanmasını 13 saniye civarında bir sürede tamamlayabiliyordu. Bu güç o dönemlerde Almanya yollarında dolaşan otomobillerin motor gücü ortalamasının 50 HP civarında olduğu düşünüldüğünde gerçekten büyük bir rakam olarak göze çarpıyor. Daha sonra 1967 Frankfurt Otomobil Fuarında çift karbüratörlü 105 HP gücündeki 1600 TI modeliyle sportif imaj pekiştirildi.



1968 yılındaysa 2002 modeli tanıtılarak 02 Serisi gerçek bir efsane haline gelmiş oldu. İlk başlarda BMW üst yönetimi 2 litre motorlu küçük bir BMW'nin gerekli olmadığını düşünseler de Pazarlama Direktörü Paul Hahnemann yönetim kadrosunun diğer üyelerini ikna ederek 2002 için yeşil ışık yakılmasını sağlamıştı. 9240 Alman Markı fiyattan satışa sunulan 2002, 0-100 km/s hızlanmasını 10.7 saniyede tamamlıyordu. 2002'nin güçlü versiyonuysa 120 HP gücünde ve maksimum 185 km/s'ye ulaşan 2002 ti idi. 02 Serisi'ni otomobil tutkunlarının kalbine kazıyan versiyonsa kuşkusuz 2002 tii'dir(ikinci "i" harfi enjeksiyonu simgeliyor). 2002 tii'nin 4 silindirli, 2.0 litrelik motoru bugün için bile fena sayılmayacak 130 HP'lik güç ürettiyordu ve 1030 kg'lık otomobili 9.4 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırabiliyordu. 100 km mesafede ortalama 9.0 litre civarında yakıt tüketen otomobiline maksimum hızıysa 190 km/s.

1968-1975 arasında 330.212 BMW 2002 üretildi ve bunların yaklaşık yüzde 20'si ABD'ye satıldı.



ARKA TARAFTAKİ tii İBARESİ  
OTOMOBİLİN FARKINI  
ORTAYA KOYUYOR







www.

***e-otodergi***.com

DOKUZUNCU SAYIMIZI İNDİREN **15.967** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.  
e-otodergi'NİN 11. SAYISINI 30 NİSAN 2009'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.