

WWW.

OCAK 2010

SAYI:19

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ



## YENİ OPEL ASTRA

GERÇEK YOL ŞARTLARINDA KULLANDIK

• RENAULT FLUENCE 1.5 dCi • BMW X1 xDrive20d • LAND ROVER DISCOVERY 4 • HYUNDAI iX55 • VOLKSWAGEN GOLF 1.6 TDI

## Sahibinden, trafik manzaralı ev

Her Avrupa seyahatimin ardından yazmak istediğim bir konu bu, nihayet şimdi denk geldi ve yazıyorum: Türkiye ve özellikle de İstanbul'da, çevreyolu kenarlarında yapılaşma tüm hızıyla sürüyor ve buralara yapılan ev ve işyerleri, sanki kıymetliymiş gibi yüksek fiyatlara satılıyor. Avrupa'nın medeni ülkelerinde ise tam tersi bir durum söz konusu: Çevreyolu (adı üstünde şehrin çevresinden dolaşan yol) kenarlarında yapılaşma yok denecek kadar az, olanlar da şehirdeki evlere göre çok daha ucuz. Bunun nedenleri ise çok basit. Çevreyolu demek, yoğun araç trafiği demek. Bunun sonucunda da yüksek oranda karbondioksit salınımı ve gürültü demek. Avrupalı ne yapıyor: Mümkün oldukça, çevreyolunun çevresini yeşil tutuyor. Böyle yapıyor ki çevreyolundan geçen araçların getireceği olumsuzluklar bir şekilde dengelensin. Hani olmaz ya, çevreyolunun kenarında yerleşim varsa bile, çevreyolu ile evler arasında kilometrelerce devam eden yüksek duvarlar örüyor. Amaç, sesin filtre edilmesi ve zararlı gazların duvara çarpıp yukarıya doğru yönelmesi (evlere doğru gitmesi). Bizdeki durum ne? Bizde artık gerçek anlamıyla bir çevreyolu kalmamış durumda: Halk arasında bilinen adlarıyla E5 de, TEM de şehrin ortasından geçer oldu. Dört bir yanlarını da evler işyerleri sardı ve yeni inşaatlar da tüm hızıyla devam ediyor. Hatta şu sıralar, sporcuların akciğerlerine temiz hava çekerek maç yapmaları gereken bir stadyum bile TEM'in 5 metre yanına inşa ediliyor. Daha da kötüsü, yine TEM kenarındaki hastane inşaatı. O hastane faaliyete geçtiğinde, sağlam gitseniz, hasta çıkacaksınız. Tüm bunları anlamak mümkün değil. Bizde çevreyollarının kenarına yüksek duvarlar örülmeye başlansa, muhtemelen etraftaki binalarda oturanlar "manzaramız kesiliyor" diye itiraz ederler.

**Emre Anamur**  
emre@e-otodergi.com

## Yeni yıl

Yeni yıla girilmiş olması birçok insanda mutluluk ve sevinç uyandırıyor. Bunun nedeniyse eski yılda yaşanan olumsuzlukların unutulup yepyeni ve temiz bir başlangıç yapma isteği olsa gerek. Yeni yıl demek, yeni umutlar demek. Aslında bunların hepsi "Polyannacılık" oynamaktan başka bir şey değil. Çünkü yeni yıl demek, aslında yeni zamlar demek. Herkesin birbirine hediye aldığı bir ortamda devletin hediyesi ise zam paketleri oldu. Buna şaşırmamak gerek. Çünkü teğet geçen krizin neden olduğu bütçe açıklarının kapatılmasının yollarından biri bu. Biz otomobilleri ilgilendiren taraftaysa otoyol, yakıt ve İstanbul'da yaşayanlar içinse köprü geçiş ücretleri zamlandı. Buraya kadar normal olmayan bir durum yok. Burada benim dikkatimi çeken nokta İstanbul'daki iki boğaz köprüsünden alınan geçiş ücretleri oldu. Yayınlanan haberlerde köprü geçişlerinin yüzde 13.91 oranında zamlandığı belirtiliyordu ki, bu gerçek olmayan bir veri. Çünkü son zamdan önce otomobiller köprülerden hem KGS, hem de OGS ile 2.60 TL'ye geçebiliyordu. Nakit para ile geçiş ise söz konusu değildi, çünkü bu nakit geçiş uygulaması kaldırılmıştı. Yayınlanan haberlerde köprü geçiş ücretinin 3 TL'den 3.75 TL'ye çıktığı söyleniyor. Oysa ki, köprü geçişi KGS kullanıcıları için yüzde 44 civarında zamlanmış oluyor. İndirimli kullanıma olanak tanıyor diye KGS almış olan vatandaşlar da fazladan kazıklanıyor. Bir de Nakit KGS sahibiyse yediğiniz kazık daha da büyük. Mesela 31 Aralık günü 130 TL yükleme yaptıysanız 50 geçişlik parayı peşin olarak ödemiş olup, 3 gün sonra kartınıza yüklenmiş kredi ile yaklaşık 34 geçiş yapabiliyor olmak enayi yerine konmanın bir örneği olsa gerek.

Mutlu bir yıl dileklerimle.

**Tarik Akagün**  
tarik@e-otodergi.com



**HABERLER**

- 05** Dacia Duster
- 06** Mercedes-Benz E Cabrio
- 07** Makyajlı Nissan Qashqai
- 07** MINI Beachcomber Concept
- 08** BMW Z4 sDrive35is
- 09** Chevrolet Cruze Autobest
- 09** Mazda CX-9
- 10** Yeni Opel Meriva
- 12** Kasım 2009 otomobil satışları

**ADVERTORIAL**

- 15** Lassa Snoways ERA

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 26** Opel Astra 1.6 Turbo
- 35** Land Rover Freelander Select
- 40** Renault Fluence 1.5 dCi
- 44** Land Rover Discovery 4
- 49** VW Golf 1.6 TDI DSG
- 53** Chevrolet Cruze 1.6 LS AT Plus
- 57** Hyundai ix55

**MOTORSPORLARI**

- 63** TOSFED Şampiyonlar Gecesi
- 64** 1. Castrol İstanbul Mahalli Rallisi
- 68** 2. Castrol İstanbul Mahalli Rallisi

**31**

**SÜRÜŞ İZLENİMİ**  
BMW X1 xDrive20d



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

# **e-otodergi**

OCAK 2010 - SAYI 19

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

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

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

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

**Katkıda Bulunan**

**İsa Demir**

**Reklam**

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

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



# FAZLASIYLA ŞEHİRLİ. FAZLASIYLA AŞİ.



## NISSAN QASHQAI PLATINUM ŞEHİRDE.

Nissan Connect multimedia sistemi (dokunmatik ekran, USB, iPod bağlantısı, bluetooth) • Geri görüntü kamerasıyla park kolaylığı • 18 inç alüminyum alaşımlı jantlar • Tavan rayları • Sportif alüminyum pedal takımı • Yan deri spor döşeme

[www.nissan.com.tr](http://www.nissan.com.tr) | [www.yeniirisanqashqai.com](http://www.yeniirisanqashqai.com) | NISSAN GÜVENLİK HATTI 0216 851 54 20



Nissan Türkiye



NISSAN

BLUETOOTH, USB, iPod, MP3, MP4, MP5, MP6, MP7, MP8, MP9, MP10, MP11, MP12, MP13, MP14, MP15, MP16, MP17, MP18, MP19, MP20, MP21, MP22, MP23, MP24, MP25, MP26, MP27, MP28, MP29, MP30, MP31, MP32, MP33, MP34, MP35, MP36, MP37, MP38, MP39, MP40, MP41, MP42, MP43, MP44, MP45, MP46, MP47, MP48, MP49, MP50, MP51, MP52, MP53, MP54, MP55, MP56, MP57, MP58, MP59, MP60, MP61, MP62, MP63, MP64, MP65, MP66, MP67, MP68, MP69, MP70, MP71, MP72, MP73, MP74, MP75, MP76, MP77, MP78, MP79, MP80, MP81, MP82, MP83, MP84, MP85, MP86, MP87, MP88, MP89, MP90, MP91, MP92, MP93, MP94, MP95, MP96, MP97, MP98, MP99, MP100



SHIFT the way you move



# Dacia'dan 4x4 model: Duster

Dacia, Duster adını verdiği yeni modelle 4x4 pazarına giriyor. Hem 4x2, hem de 4x4 versiyonları bulunacak olan otomobilde, Dacia ürün gamından tanıdığımız benzinli ve dizel motor seçeneklerini sunulacak. Duster'ın dizel versiyonları 4x2 versiyonda 140 g/km'den daha az karbondioksit salınımına sahip olduğu için Dacia eco<sup>2</sup> imzasını taşıyor, 4x4 versiyonda ise 150 g/km'den daha az karbon salınımı söz konusu. Dacia Duster Romanya'daki Pitești fabrikasında üretilecek ve 2010 yılının ilkbaharından itibaren Avrupa, Kuzey Afrika ülkeleriyle birlikte Türkiye'de de satışa sunulacak. Logan ve Sandero'da olduğu gibi, Duster da dünyanın farklı bölgelerinde Renault veya Dacia markaları altında üretilip satılacak. Dacia Duster, 4,31 m uzunluğa ve 1,82 m genişliğe sahip. Bu kompakt boyutların, onu şehir içinde sorun yaratmayan bir otomobil yaptığı belirtiliyor. Yerden yüksekliği 200 mm'den fazla olan Dacia Duster'ın yaklaşma açısı 30°, uzaklaşma açısı ise 35°'nin üzerinde. Logan platformu üstünde geliştirilen Duster, Türkiye'de 2010 yılının ilkbaharında 3 yıl/100.000 km garantiyle satışa sunulacak.





# E Sınıfı Cabrio 2010'a hazır

Mercedes-Benz E Sınıfı'nın sedan karoserlisinin aksine, daha sonra çıkan E Sınıfı Coupe, Mercedes ürün gamında CLK'nın yerini almıştı. Fotoğrafları kısa bir süre önce ortaya çıkan E Sınıfı Cabrio da CLK Cabrio'nun boşluğunu dolduracak. 2010 ilkbaharında yollara çıkacak E Sınıfı Cabrio'da kullanılan tente tavan 40 km/s hıza kadar açılıp kapanabiliyor. Tavan açma-kapatma işleminin süresiyle 20 saniye olarak açıklanıyor. Mercedes E Cabrio'daki en büyük yenilik kuşkusuz ki AirCap türbülans önleme sistemi. Bu sayede otomobilin iç mekanında oluşan rahatsız edici hava akımının önüne geçmek mümkün olmuş. Tıpkı 2004 yılında tanıtılan AirScarf sistemi gibi Mercedes-Benz'e özgü AirCap sisteminde, şu an satılmakta olan otomobillerdeki rüzgar deflektörüne ek olarak, ön camın üst kısmında 6.1 cm kadar yükseltilen bir ağ bulunuyor. Sunroof ağına benzeyen bu ağ bir düğme yardımıyla elektrikli olarak açılarak içeride türbülans oluşması engelleniyor.

Otomobilin detaylı teknik özellikleri henüz açıklanmış olsa da motor gamında ilk etapta E 220 CDI BlueEFFICIENCY, E 250 CDI BlueEFFICIENCY, E 350 CDI BlueEFFICIENCY, E 200 CGI BlueEFFICIENCY, E 250 CGI BlueEFFICIENCY, E 350 CGI BlueEFFICIENCY ve E500 bulunacak.







## Qashqai'ye makyaj

Nissan'ın Avrupa kanadı, makyajlı Nissan Qashqai'nin 2010 Mart ayından itibaren Avrupa'da satışa sunulacağını duyurdu. Avrupa tanıtımı 2007 yılında yapılan Qashqai, şimdiye kadar yaklaşık 500.000 adetlik satış rakamına ulaşarak kendi sınıfında iyi bir yer edindi. Burun kısmında yapılan radyatör ızgarası, far ve tampon değişikliğiyle daha keskin bakışlara sahip olan Qashqai'nin rüzgar direnç katsayısı da 0.34 Cd'den, 0.33 Cd'ye düşürülmüş. Daha iyi ses yalıtımı sağlamak için kapı fitilleri değiştirilen Qashqai'nin, motor kompartmanının

ve ön camının da yalıtımı iyileştirilmiş. Bunlarla birlikte otomobilin iç mekanında değişiklikler söz konusu. Makyajlı Qashqai'nin gösterge tablosunun daha kolay okunabilir hale getirildiği ifade ediliyor. 1.6 benzinli, 1.5 dCi ve 2.0 dCi turbodizelden oluşan motor gamındaysa bir değişiklik yok. Ama 1.5 dCi PureDrive'da alınan çevreci önlemlerle (aerodinamik jant kapakları, düşük sürtünmeli lastikler, daha uzun son dişli oranı) 137 g/km olan CO2 emisyonu, 129 g/km'ye indirgenmiş.

## MINI Beachcomber Concept hazır

MINI, 2010 yılının son çeyreğinde seri üretim versiyonu olarak tanıtacağı yeni modelini, Detroit Otomobil Fuarı olarak da anılan ve 16-24 Ocak 2010 tarihleri arasında düzenlenecek Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı'nda (NAIAS) Beachcomber Concept olarak tanıtacak. Beachcomber'in tarzı aslında MINI markası için yeni değil. Çünkü 1960'lı yıllarda Alec Issigonis standart Mini'den sonra tasarladığı Mini Moke, Beachcomber'in esin kaynağı. Gövde panellerinin azlığı ve minimalist tarzı ile eski dönemlerin tarzını, 21. yüzyıla taşıyan Beachcomber yaklaşık 4 metre uzunluğunda. Sörf tahtası, dağ bisikleti gibi doğa sporu malzemelerini taşıyacak özellikte olan Beachcomber konsepti ALL4 adlı dört tekerlekten çekiş sistemine sahip.







## Z4 M'den bir önce: Z4 sDrive35is

BMW Z4 sDrive35i; 306 HP'lik gücü ile Z4 ailesinin deyim yerindeyse kralı idi. Fakat bu otomobil tahtını 340 HP'lik Z4 sDrive35is'e bırakıyor. Otomobilde kullanılan çift turbolu ve direkt enjeksiyonlu 3.0 litrelik motor, ürettiği 340 HP'nin yanı sıra; 450 Nm'lik torku ile de etkileyici. Tam gaz yapıldığında torkun geçici bir süre için 500 Nm'ye çıkmasıysa otomobilin ara hızlanmalarını kuşkusuz olumlu etkileyecek bir özellik. 7 ileri oranlı, çift kavramalı şanzımanla kombine edilen sıralı 6 silindirli motor, otomobili 4.8 saniyede 0'dan 100 km/

s'ye çıkartabiliyor. Maksimum hızı üreticisi tarafından 250 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış Z4 sDrive35is'nin ortalama tüketim değeri ise 9.0 lt/100 km olarak açıklanıyor. 16-24 Ocak 2010 tarihleri arasında düzenlenecek Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı'nda (NAIAS) tanıtılacak Z4 sDrive35is; mat alüminyum rengindeki dış detaylar, oksit gümüş rengindeki aynalar ve M Sport Paket (M deri direksiyon, M ayak dayanağı, spor koltuklar vs.) ile zenginleştirilmiş iç mekan ile diğer Z4'lerden ayrılıyor.

*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM





## Chevrolet Cruze'a büyük ödül

Chevrolet'nin kompakt sedan modeli Cruze, Autobest 2010 ödülüne layık görüldü. Autobest organizasyonu kapsamında, Avrupalı otomotiv gazetecilerinin 31 kriter üzerinden verdikleri oylarla birinci seçilen Chevrolet Cruze; Hyundai i20, Skoda Yeti ve Volkswagen Polo'yu geride bıraktı. Hem bu ödülü hem de Chevrolet'nin 2009

yılındaki başarılarını kutlamak üzere İstanbul'da düzenlenen özel partide bir konuşma yapan Chevrolet Türkiye Genel Müdürü Murat Aydın, Chevrolet markasının 2009 yılında pazar payını yüzde 82 oranında arttırdığını ifade etti. Satışa sunulmasından bu yana geçen 7 aylık dönemde, hedeflenen 2000 adedin iki katı olan 4000 adetlik satış

başarısına ulaşan Chevrolet Cruze'un markaya önemli bir ivme kazandırdığını kaydeden Aydın, Cruze'un hem Euro NCAP'ten 5 yıldız almasından hem de Autobest yarışmasında "Yılın Otomobili" ödülünü elde etmesinden büyük memnuniyet duyduklarını da dile getirdi.

## Mazda CX-9 görücüye çıktı

Mazda'nın SUV sınıfındaki temsilcisi ve amiral gemisi olan CX-9'un tanıtımı, Arkas Otomotiv Grubu bünyesindeki Volcar'ın İstanbul-Altunizade'deki showroom'unda gerçekleştirildi. Mazda Türkiye Genel Müdürü Bora Koçak ve Volcar Genel Müdürü Önder Cider'in de katıldığı kokteylde tanıtımı yapılan Mazda CX-9, 3.7 litrelik tek motor seçeneği ile satılıyor. 277 HP güç ve 366 Nm tork üreten benzinli V6, CX-9'u 8.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkarıyor. Maksimum 180 km/s'ye ulaşan CX-9'un ortalama yakıt tüketimi ise 13.0 lt/100 km. Mazda CX-9'un başlangıç fiyatı 117.875 TL olarak açıklanıyor.





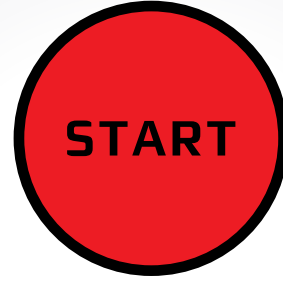
# Yeni Meriva yüzünü gösterdi

Bu yılın Mart ayında gerçekleştirilecek olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak olan yeni Opel Meriva'nın dış tasarım fotoğrafları basına dağıtıldı. 2008 Cenevre Otomobil Fuarı'nda konsept olarak gösterilen araca benzerliğiyle dikkat çeken bu seri üretim versiyonu, geriye doğru açılan arka kapılarıyla dikkat çekiyor. Ön kapılardan tamamen bağımsız olarak, 90 dereceye yakın bir şekilde açılabilirdiği açıklanan bu kapılar sayesinde, arka koltuğa iniş-binişler hem zevkli hem de sorunsuz gerçekleşecek. Önceki jenerasyondan yüzde 15 oranında daha düşük yakıt tüketimine sahip olacağı belirtilen yeni Opel Meriva ailesinde 75-140 HP arasında güç üniteleri bulunacak. Tüm benzinli ve dizel motorlarda turbonun tercih edileceği belirtiliyor. Öte yandan ileride EcoFlex adlı alternatif yakıtlı bir versiyon da satışa sunulacak. Yeni Opel Meriva'nın üretimi, Cenevre'de gerçekleştirilecek dünya tanıtımının hemen ardından, İspanya'da başlayacak.





TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



  
**www.otomobil.com.tr**

# Satışlar biraz toparlandı

Kasım ayında satışlar kısmen toparlanırken, 5529 adedi yerli, 12.252 adedi ithal olmak üzere 17.781 adede ancak ulaşıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Kasım ayında 5529 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 2644 adet satışla kasım ayında da birinciliğini devam ettirdi. Bir önceki ay ikinci olan Hyundai, Kasım ayında da 1162 adet satışla ikincilikte kaldı. Fiat ise 968 adet satışla üçüncü oldu. İthal pazarda Ekim ayında 12.252 adetlik satışa ulaşıldı. Ekim ayında altıncı olan Ford, ciddi bir atakla 1693 adetlik satış gerçekleştirerek Kasım ayının lideri oldu. 1420 adet satışla Volkswagen ikinci olurken, 1070 adet satışla Toyota üçüncü geldi. 966 adet satışla biraz gerilere düşen Hyundai dördüncü olabildi. Bu yılın ilk 11 ayını değerlendirdiğimizde, otomobil ve hafif ticari araç toplamında 71.478 adet satış gerçekleştiren Fiat'ın lider olduğunu görüyoruz. Bu satışın 64.377 adedi yerli, 7101 adedi ise ithal araçlardan oluşuyor. Ford'un ilk dokuz aydaki toplam satışı 69.434 adet. Renault ise, 59.659 adetle üçüncü konumda yer alıyor. Toplam 51.446 adet satış gerçekleştiren Hyundai ise dördüncü durumda. Model bazında baktığımız zaman; otomobil kategorisinde 1357 adet satışla Renault Symbol'ün

Kasım ayında en fazla satan araç olduğunu görüyoruz. Hyundai Accent Era 1091 adet satışla ikinci olurken, 856 adet satışla Renault Fluence üçüncü olarak iyi bir başlangıç yaptı. Ticari araç tarafında ise Ford Connect 1451 adet satışla lider oldu. 1252 adet satışla Ford Transit ikinci olurken, 1124 adet satışla Fiat Fiorino üçüncü geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak .....	18.588 .....	13.173
Şubat .....	21.196 .....	14.492
Mart.....	34.147 .....	40.622
Nisan .....	30.313 .....	36.202
Mayıs .....	31.477 .....	44.188
Haziran .....	28.724 .....	41.019
Temmuz.....	25.530 .....	16.637
Ağustos.....	26.102 .....	22.537
Eylül .....	27.053 .....	52.162
Ekim.....	19.788 .....	13.828
Kasım .....	17.201 .....	17.781
<b>Toplam.....</b>	<b>280.119 .....</b>	<b>312.641</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1 .... Ford .....	1693 .....	28.076
2 .... Volkswagen .....	1420 .....	23.496
3 .... Toyota .....	1070 .....	16.536
4 .... Hyundai .....	966 .....	19.471
5 .... Opel .....	757 .....	19.497
6 .... Chevrolet .....	618 .....	9025
7 .... Peugeot .....	608 .....	11.972
8 .... Mercedes-Benz .....	604 .....	8625
9 .... Renault .....	598 .....	4811
10 ... Nissan .....	377 .....	5037
11 ... BMW .....	576 .....	5373
12 ... Audi .....	351 .....	5205
13 ... Dacia .....	317 .....	4740
14 ... Citroen .....	315 .....	5522
15 ... Fiat .....	233 .....	5296
16 ... Kia .....	229 .....	4941
17 ... Honda .....	205 .....	6756
18 ... Chery .....	189 .....	2181
19 ... Volvo .....	139 .....	1988
20 ... Land Rover .....	133 .....	1215
21 ... Mazda .....	118 .....	2284
22 ... Skoda .....	108 .....	2957
23 ... Seat .....	103 .....	2359
24 ... Geely .....	78 .....	1080
25 ... SsangYong .....	71 .....	649
26 ... Subaru .....	70 .....	938
27 ... Tata .....	47 .....	894
28 ... Mitsubishi .....	35 .....	1269
29 ... Jeep .....	30 .....	402
30 ... Dodge .....	29 .....	303

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
31 ... Proton .....	27 .....	866
32 ... Suzuki .....	23 .....	1525
33 ... Jaguar .....	20 .....	212
34 ... Daihatsu .....	17 .....	799
35 ... Lancia .....	14 .....	272
36 ... Porsche .....	13 .....	197
37 ... IKCO .....	13 .....	196
38 ... Chrysler .....	12 .....	174
39 ... Alfa Romeo .....	10 .....	243
40 ... Lada .....	8 .....	279
41 ... MINI .....	6 .....	527
42 ... Maserati .....	2 .....	15
43 ... Saab .....	0 .....	48
44 ... smart .....	0 .....	35
45 ... Ferrari .....	0 .....	17
46 ... Lamborghini .....	0 .....	9
47 ... Bentley .....	0 .....	7
<b>Toplam.....</b>	<b>12.252 .....</b>	<b>208.319</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1 .... Renault .....	2644 .....	43.947
2 .... Hyundai .....	1162 .....	28.815
3 .... Fiat .....	968 .....	20.190
4 .... Honda .....	505 .....	6822
5 .... Toyota .....	250 .....	4548
<b>Toplam.....</b>	<b>5529 .....</b>	<b>104.322</b>





### Symbol liderliği geri aldı

B segmentinde Renault-Hyundai çekişmesi tüm hızıyla devam ediyor. Ekim ayında Accent Era liderken, Kasım ayında Symbol öne geçti. Bu sınıfta ilk iki model sedan karosere sahipken, onlardan sonra gelen iki model ise hatchback karoserli. Hyundai Getz üçüncüken, Ford Fiesta dördüncü geldi. Türkiye'de sedan otomobillere ilgi fazla, ancak B segmentinin ilk 10 otomobilinden yedisi hatchback.

### Fluence iyi başladı

Renault Fluence Türkiye yollarına çıktı ve bayrağı devraldığı Renault Megane Sedan gibi sınıfının lideri oldu. Fiyat olarak rakiplerine göre biraz yukarıda konumlandırılan Fluence'in gelecek aylarda göstereceği performansını da merakla bekliyoruz.



### İlk iki sırada premium'lar var

Kasım ayında D segmentinin zirvesinde iki tane premium otomobil yer aldı. Mercedes-Benz C Sınıfı ve BMW 3 Serisi, kendilerinden daha düşük fiyatlı rakiplerini geride bırakmayı başardılar. İki markanın yaptığı indirimler, en fazla Volkswagen Passat'ın satışını etkiledi.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1	Renault Symbol	1357	19.661
2	Hyundai Accent Era	1091	26.813
3	Hyundai Getz	541	10.681
4	Ford Fiesta	533	8233
5	Fiat Albea	430	9382
6	Opel Corsa	276	6749
7	Renault Clio HB	268	5624
8	Peugeot 206+	216	643
9	Fiat Grande Punto	193	4040
10	Yeni Volkswagen Polo	189	1405

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1	Renault Fluence	856	856
2	Toyota Corolla	806	12.502
3	Ford Focus Sedan	690	11.038
4	Honda Civic Sedan	505	6876
5	Fiat Linea	497	8499
6	Volkswagen Jetta	459	5006
7	Chevrolet Cruze	404	3469
8	Volkswagen Golf	328	4002
9	Ford Focus HB	253	5266
10	Renault Megane HB	242	2214

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	356	5547
2	BMW 3 Serisi	309	1927
3	Volkswagen Passat	223	5889
4	Opel Insignia	142	3188
5	Citroen C5	133	1438
6	Renault Laguna	115	1211
7	Ford Mondeo	91	1751
8	Audi A4	88	1136
9	Toyota Avensis	83	1307
10	Volvo S40	69	1178





### E Sınıfı öne geçti

Birkaç aydır hızlı koşan BMW 5 Serisi, Kasım ayında biraz dinlenmeye çekilince Mercedes-Benz E Sınıfı, ufak bir atakla segmentinin lideri olmayı başardı. Dinlenmeye çekildi diyoruz ama BMW 5 Serisi yine de ikinci olmayı başardı. Audi A6 yine üçüncü geldi. Bu üç modelden sonra iddialı bir model bulunmuyor.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1	Mercedes E Sınıfı	142	992
2	BMW 5 Serisi	109	1199
3	Audi A6	70	517
4	Volvo S80	15	104
5	Jaguar XF	15	69

### Qashqai açık ara lider

Nissan'ın Qashqai modeli, 262 adetlik satışla Kasım ayını da lider kapattı. 2009'un ilk 11 ayında toplam 3247 adet satılan Nissan Qashqai, en yakın rakibi Volkswagen Tiguan'ın 841 adet önünde yer alıyor. Bu da demek oluyor ki Qashqai, bir mucize olmazsa 2009'u segment lideri olarak bitirecek.



#### Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1	Nissan Qashqai	262	3247
2	Volkswagen Tiguan	149	2406
3	Chery Tiggo	98	1200
4	Kia Sorento	97	787
5	Chevrolet Captiva	87	1404
6	Land Rover Freelander	68	705
7	Honda CR-V	60	1179
8	Audi Q5	50	543
9	Toyota RAV4	27	389
10	Subaru Forester	24	517



### Range Rover yine birinci

Ekim ayının lideri açık ara Range Rover modeliyken bu tablo Kasım ayında da değişmedi. Uzun bir süredir sesi soluğu çıkmayan BMW X6, satışı düşse de 20 adetlik satışla ikinci olmayı başardı. Bu arada lüks SUV segmentinin ilk beş modelinden dördünün aynı çatı altında satıldığını belirtmek gerekiyor. Audi Q7 modeli 13 adet satışla ancak beşinci olabildi.

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

Sıra	Marka-Model	Kasım 2009	Ocak Kasım 2009
1	Range Rover	52	357
2	BMW X6	20	178
3	BMW X5	14	167
4	Audi Q7	13	187
5	Land Rover Discovery	13	174





# LASSA SNOWAYS ERA KIŞA MEYDAN OKUYOR

İster karlı, ister kuru, ister ıslak olsun, zemin fark etmeksizin + 7 derecenin altındaki sıcaklıklarda güvenli sürüş imkânı sağlayan Lassa Snoways ERA, Uludağ'da gerçekleştirdiğimiz testte tam not aldı.

Yazılar: Emre Anamur ve Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



## A'DAN Z'YE SNOWAYS ERA

Lassa Snoways ERA, aracınızın kış koşullarında da sorunsuz çekişe, maksimum yol tutuşa ve fren performansına sahip olması için geliştirilmiş bir kış lastiği. Uludağ'da gerçekleştirdiğimiz kapsamlı bir testi de kapsayan bu haberimize, önce Snoways ERA'nın ürün özelliklerini anlatarak başlayalım. Ardından yaz lastiği ile Snoways ERA'yı karşılaştırdığımız testin çarpıcı sonuçlarına ve Lassa yetkililerinin kış lastikleri ile yaptıkları açıklamalara yer vereceğiz.

### Karlı zeminde güvenli sürüş

Yüksek performanslı otomobil kullanıcıları, araçlarını en zorlu kış koşullarında bile performanstan ödün vermeden kullanmak isterler. Snoways ERA kış lastikleri, konfor ve güvenlikten ödün vermeden zorlu kış koşullarında üst seviyede performansla kullanılmak üzere geliştirilmiş. Karla kaplı yolda rakiplerine göre

daha kısa mesafede dururken, hem kar hem de buzla kaplı yollarda mükemmel manevra kabiliyeti ve yol tutuş sunuyor. Snoways ERA kullanan sürücüler, sadece karla kaplı yollarda değil, sulu kar ve buzla kaplı zeminlerde de kendini güvende hissediyorlar. Snoways ERA, yuvarlatılmış omuz yapısı ve köşeli blokları sayesinde karlı ve buzlu zeminde yola başarılı bir şekilde tutunuyor. Lassa tarafından yapılan testlerde, 2009 yılında pazara sunulan Snoways ERA, yerini aldığı lastikle karşılaştırıldığında; karlı zemin-

de yüzde 3 daha iyi frenleme ve yüzde 3 daha iyi yol tutuş özellikleri sergilemiş.

### Kuru zeminde güvenli sürüş

Lassa Snoways ERA; mükemmel konfor, uzun ömür ve her türlü zeminde kısa fren mesafesiyle güvenli yolculuklar için tasarlanmıştır. Sofistike desen tasarımı, gelişmiş sırt karışımı ve oldukça güçlü yapısıyla üstün sürüş dengesi sağlamakla kalmıyor, lastiğin ömrü boyunca sürekli yüksek performans sunuyor. Öte yandan, özel bir simülasyon teknolojisi kul-

*KIŞ KOŞULLARINA  
MÜKEMMEL UYUM  
SAĞLAYAN LASSA  
SNOWAYS ERA, +7  
DERECENİN ALTINDAKİ  
SICAKLIKLARDA, KARLI,  
KURU VE ISLAK ZEMİNDE,  
SÜRÜŞ GÜVENLİĞİNİ ÜST  
SEVİYEYE ÇEKİYOR.*



lanılarak, Snoways ERA'nın lastik gürültü seviyesi en aza indirilmiş.

### Islak zeminde güvenli sürüş

Snoways ERA kış lastikleri, ıslak ve soğuk yol koşullarında, özel geliştirilen karışımı ve bu yol koşulları için tasarlanan deseni sayesinde daha iyi frenleme, mükemmel kontrol ve çekiş imkânı veriyor. Gelişmiş silika kullanılan karışım sayesinde fren mesafeleri kısalırken, aracınız ıslak zeminde yola daha iyi tutunabiliyor. Snoways ERA'nın gelişmiş simülasyon programlarıyla tasarlanan deseni su akışını dengelerken, kızaklama ihtimalinin minimum olmasını sağlıyor ve özellikle ıslak ve kaygan zeminlerde yol tutuşunu arttırıyor. Snoways ERA, yüksek silika oranına sahip özel karışımı

sayesinde uzun ömürlü bir lastik olmayı da başarıyor.

### + 7 derece çok önemli

Lassa, + 7 derecenin altındaki sıcaklıklarda kış lastiği kullanımını öneriyor. Düşük sıcaklıklar için özel olarak geliştirilmiş olan Snoways ERA, - 40 derecede bile esnekliğini koruyarak sürücüsüne en sert kış koşullarında dahi güvenli bir sürüş vaat ediyor.

### Türkiye'nin gurur kaynağı

Bir Türk lastik markası olan Lassa, Snoways ERA kış lastiklerini Türkiye'de üretiyor. Bu da ülkemiz için önemli bir gurur kaynağı. Lassa'nın üretim kalitesi ve performansı, bağımsız Alman denetim kuruluşu TÜV'ün onayına sahip.



### Snoways ERA'da bulunan ölçüler

- 175/65R14 82T
- 175/65R14 86T XL
- 185/65R14 86T
- 185/65R15 88T
- 195/65R15 91H
- 195/65R15 91T
- 195/65R15 95T XL
- 205/65R15 94H
- 215/65R15 96H
- 215/65R16 98H
- 185/60R14 82T
- 185/60R15 84T
- 185/60R15 88T XL
- 195/60R15 88H
- 195/60R15 88T
- 205/60R16 92H
- 215/60R16 95H
- 215/60R16 99H XL
- 225/60R16 98H
- 195/55R16 87H
- 205/55R16 91H
- 205/55R16 91T
- 205/55R16 91V
- 205/55R16 94H XL
- 215/55R16 93H
- 215/55R16 97H XL
- 215/55R17 94V
- 225/55R16 95H
- 225/55R17 101 XL
- 195/50R15 82H
- 205/50R17 93H XL
- 225/45R17 91H
- 225/45R17 94V XL
- 245/45R17 99V XL
- 225/40R18 92V XL



*BU GÜZEL  
MANZARAYA, LASSA  
SNOWAYS ERA  
OLMADAN ULAŞMAK  
MÜMKÜN OLMAZDI.*





GPS bağlantılı gelişmiş test cihazıyla yapılan ölçüm sonuçları bilgisayar ortamında değerlendirildi.

## SNOWAYS ERA'NIN GÜVENLİĞİ ONAYLANDI

Lassa Snoways Era'nın kış koşullarındaki üstün güvenlik özellikleri, Uludağ'da gerçekleştirdiğimiz hızlanma-çekiş, fren ve slalom testlerinde kanıtlandı. Testte, Snoways ERA'nın yanı sıra yaz lastikli bir araçta da yer vermemiz, Snoways ERA'nın performansını karşılaştırma imkânı da verdi.

Sanıldığığın aksine, sadece karlı zeminde değil, hem kuru hem ıslak hem de karlı zeminlerde kullanılan ve +7 derecenin altındaki sıcaklıklarda güvenli bir sürüşün anahtarı olan kış lastikleri, maksimum

çekiş, maksimum kontrol ve maksimum fren performansı sağlaması bakımından çok önemli bir role sahip. Lassa'nın en son teknoloji ürünü kış lastiği olan Snoways ERA'nın kış koşullarında sunduğu güvenlik özelliklerini test etmek üzere Bursa-Uludağ'a çıktık. Marka, model, karoser, motor ve şanzıman olarak birbirini aynı olan iki adet BMW 316i'den beyaz renkli olana yaz lastiği, gri renkli olana ise Lassa Snoways ERA taktık. GPS bağlantılı test cihazı kullanarak gerçekleştirdiğimiz hızlanma-çekiş, fren ve slalom testlerinde, çok çarpıcı sonuçlar elde ettik.

### Test hakkında kısa bilgiler

Sıcaklık: -1C

Rakım: 1835 m

Test araçları: 2 adet BMW 316i

Lastikler: 1 takım yaz lastiği &

1 takım Lassa Snoways ERA

Lastik ölçüleri: 205/55 R16

Ölçümler: Tarık Akagün

### Yaz lastiği yolda kaldı

Fren testleri sonunda kardan çıkamayan yaz lastikli BMW 316i'nin yardımına, Bursa Valiliği Sivil Savunma Arama Kurtarma Birlik Müdürlüğü'nün Uludağ'da görev yapan ekibi koştı.





## YAZ LASTİĞİ



## LASSA SNOWAYS ERA KIŞ LASTİĞİ



*ELEKTRONİK SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİ KAPATILARAK GERÇEKLEŞTİRİLEN KALKIŞ TESTLERİNDE YAZ LASTİKLİ ARACIN ARKASI SAVRULUP SÜRÜŞ GÜVENLİĞİNİ TEHLİKEYE ATARKEN, SNOWAYS ERA GÜVENLİKTEN ÖDÜN VERMEDİ.*

Kış koşullarında sürücülerin en fazla zorlandıkları noktalardan biri, kuşkusuz ki karlı zeminde kalkış yapmaktır. Lassa Snoways ERA, kar simülasyon teknolojisi, birbirinden bağımsız blok dizileri ve kılcal kanallar ile kara adeta diş geçirecek çekişi artırıyor ve güvenli kalkışlara olanak sağlıyor. Lassa Snoways ERA ve yaz lastiği arasındaki çekiş farkının net olarak görülebilmesi için, her iki otomobilde de elektronik sürüş destek sistem-

leri kapatıldı ve kalkış anındaki motor devri olarak 2000 d/d seçildi.

Yaz lastiği takılı olan araç, kalkış için 2000 d/d gibi düşük motor devri seçilmiş olmasına rağmen patinaja düştü ve yerinden kalkmakta zorlandı. Ayrıca otomobilin arkası fazlaca hareketlenerek sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkiledi. Lassa Snoways ERA takılı otomobil ise, aynı şartlarda yapılan testlerde zemine

çok daha sağlam basarak gücünü yere güvenli ve etkin bir şekilde aktardı.

**Sonuç:** Lassa Snoways ERA takılı BMW 316i, yaz lastikli BMW 316i'ye göre kalkışlarda çok daha güvenli ve çekişi daha yüksek.

Hızlanma	Yaz lastiği	Snoways ERA
0-10 km/s:	4.1 sn	2.2 sn
0-20 km/s:	6.8 sn	3.8 sn
0-30 km/s:	10.0 sn	5.2 sn
0-40 km/s:	13.3 sn	7.0 sn
0-50 km/s:	16.5 sn	10.3 sn



**Fotoğraflar hareketlidir! Oynatmak için "PLAY" tuşuna basınız.**



## YAZ LASTİĞİ



## LASSA SNOWAYS ERA KIŞ LASTİĞİ



*BİRÇOK KİŞİNİN DÜŞÜK BİR HIZ OLARAK ALGILADIĞI 50 KM/S'DE YAPILAN FREN TESTLERİNDE LASSA SNOWAYS ERA, YAZ LASTİĞİNE GÖRE 16.9 METRE KISA MESAFEDE DURDU. SNOWAYS ERA'NIN GÜVENLİĞİ, BU KONUDA DA TESCİLLENDİ.*

Bazı 4x4 araç sürücüleri araçlarının aktarma sistemlerine güvenip, kış lastiğine ihtiyaç olmadığı gibi bir düşünceye kapılırlar. Bu düşüncenin yanlış olduğunu belirtmek gerek. Çünkü kış şartlarında yapılan frenlemelerde yaz lastiğine sahip bir 4x4, frenleme esnasında yola tutunamaz. Bu durum, önden çekişli ve arkadan itişli araçlar için de geçerlidir. Bu açıklamadan sonra Lassa Snoways ERA'nın karlı zeminlerde yapılan frenlemelerde, yaz lastiğine göre avantajları

na bakalım. Lassa Snoways ERA, yüksek silika oranına sahip gelişmiş sırt deseni sayesinde -40 C'ye kadar esnekliğini koruması sayesinde karlı zeminde yaz lastiğine oranla kıyaslanamayacak derecede güvenli durma mesafesi sağladı. Birçok kişi tarafından düşük bir hız olarak algılanan 50 km/s'lik hızla yapılan karlı zemin frenleme ölçümlerinde Lassa Snoways ERA 28.4 metrede dururken, yaz lastikli araç ancak 45.3 metrede durabildi ve kukaya çarptı. O kukanın

yerinde bir insan, başka bir araç, bir yamaç ya da bir duvar da olabilirdi.

**Sonuç:** BMW 316i test aracının uzunluğunun yaklaşık 4.5 metre olduğunu düşünürsek, aradaki farkın üç otomobil boyundan fazla olduğu ortaya çıkıyor. Yaz lastiği takılı araç sürücülerinin karlı bir zeminde fren yaptıklarında araçlarında Lassa Snoways ERA takılı olmasını isteyecekleri çok açık.

Frenleme	Yaz lastiği	Snoways ERA
50-0 km/s:	45.3 m	28.4 m
40-0 km/s:	29.7 m	18.7 m
30-0 km/s:	17.8 m	10.3 m
20-0 km/s:	8.8 m	4.4 m
10-0 km/s:	2.0 m	1.2 m



## YAZ LASTİĞİ



## LASSA SNOWAYS ERA KIŞ LASTİĞİ



*EN GELİŞMİŞ SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİ BİLE, YAZ LASTİKLİ ARACI KIŞ KOŞULLARINDA YOLDA TUTMAYI BAŞARAMADI. LASSA SNOWAYS ERA İSE, AYNI ZEMİNDE İZİNDEN SAPMAYARAK SÜRÜCÜSÜNE GÜVEN VERDİ.*

Yaz lastiği takılı olan bir aracı karlı ve düz bir zeminde kaldırmak (yokuşta mümkün olamayabilir) zor ve güvensiz olsa da mümkün. Ama karlı zeminde yaz lastikli bir otomobilde, direksiyonla verilen yönlendirme emirlerine tepki almak mümkün olamayacağından hayati tehlikeler söz konusu olabilir. Otomobil ne kadar ileri teknolojiye sahip olursa olsun, gerekirse modern teknolojinin tüm elektronik sürüş destek sistemlerine sahip olsun; lastikler yola tutunamadığı sürece

güvenli bir şekilde ilerleyemez. Bu durum, Lassa Snoways ERA ve yaz lastiği arasında karlı-buzlu zeminlerde yol tutuş limitleri arasındaki farkı görmek için yapılan slalom testinde çok net bir şekilde görüldü. Slalom testinde, otomobillerin elektronik sürüş destek sistemleri açıldı. Kar ve ince buzla kaplı zemine 18 metre aralıkla dizilen kukalar arasında Lassa Snoways ERA takılı olan BMW 316i güvenli bir şekilde ilerledi ve direksiyon emirlerine itaat ederek sürücüsüne

zorluk çıkarmadı. Yaz lastiği takılı olan BMW 316i ise aynı parkurda, daha yavaş gitmesine rağmen güvenli değildi. Kukalara fazla yaklaşamayan yaz lastikli BMW 316i, ikinci kukadan üçüncü kukaya girerken kafadan kayarak kukanın uzağına doğru açıldı. Bunun sonucunda, gaz kesilmesi neticesinde oluşan ağırlık transferine bağlı olarak aracın arkası fazlaca savruldu ve direksiyonu ters yöne çevirerek aracı toparlamak gerekti.

**Sonuç:** Yaz lastikli araç, kar-ince buz kaplı zeminde kukaların arasından ortalama 24 km/s hızla geçti. Ama güvenli olduğunu söylemek mümkün değildi. Kukalar arasından güvenli bir şekilde geçmeyi başaran ve sürücüsüne hiçbir güçlük yaşatmayan Snoways ERA takılı aracın ortalama hızı ise 38 km/s'ydi. Sürüş destek sistemlerinin karlı zeminde fayda sağlayabilmesi için kış lastiği gerekli.



# Snoways Era, Avrupa ve Türkiye kış koşulları için hazırlandı

Lassa yetkilileri, Lassa'nın bir dünya markası olduğunu ve ürünlerinin Avrupa dahil dünyanın bir çok ülkesinde satıldığını ifade ediyor.

## Son yıllarda kış lastiğine olan ilgi artışını neye bağlıyorsunuz?

Türkiye'de kış lastiği kullanımı özellikle 2005 yılından bu yana binek araç sahipleri arasında yaygınlaşmıştır. 2006 yılında Türkiye genelinde %6 olan kış lastiği kullanımı 2009 itibarıyla %10'a yükselmiştir. Yapılan araştırmalar tüketicilerin gelecekte kış lastiği kullanma eğiliminin pozitif olduğunu göstermektedir. Bu da tüketicilerde artık yaz ve kış lastiği ayrımının yerleşmeye başladığının kanıtıdır.

Lassa olarak yaptığımız iletişim faaliyetlerinde kış mevsiminde havaların soğumasıyla, diğer bir deyişle hava sıcaklığının 7 derecenin altına inmesiyle birlikte araç sahiplerinin güvenliği ve aracın yol tutuş performansı açısından kış lastiği kullanımının gerekliliğini vurgulamaktayız.

Tüketicilerin bilinçlenmesinin kış lastiğine olan ihtiyacın algılanması ve talebin artmasında olumlu etkilerinin olduğunu görüyoruz.

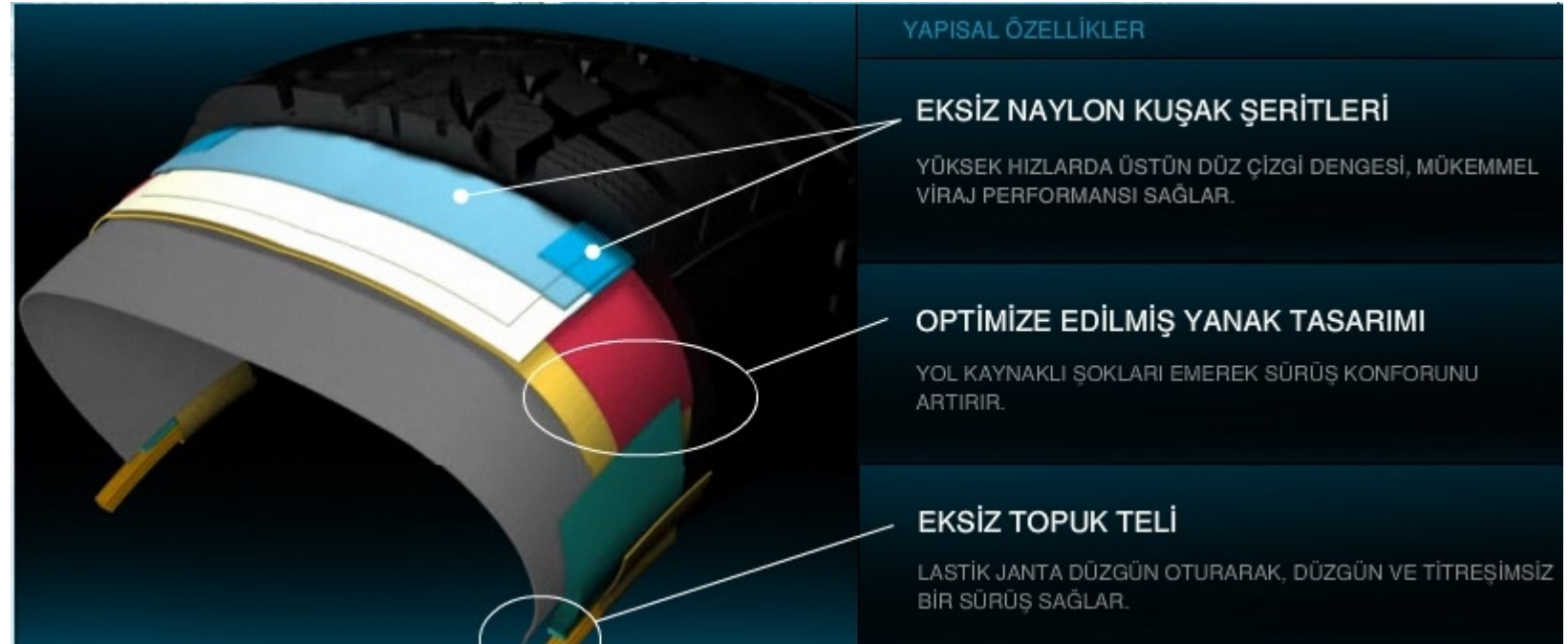
## Kışın araç sürerken, lastik konusunda nelere dikkat etmeli?

Bilinenin aksine kış lastikleri yalnızca karlı ve buzlu yollar için değildir. Özellikle Kasım ve Nisan ayları arasında değişken hava ve yol koşullarında aracın dengeli ve güvenli hareket etmesini sağlar. Kış lastikleri, özel olarak geliştirilmiş tasarımı ve hamuru ile en düşük hava sıcaklıklarında bile yumuşaklıklarını ve dayanıklılıklarını korurlar ve sıcak-

lık düşüşlerinde performanslarını kaybetmezler. Sürücüler en çok zorlayan ıslak, çamurlu, kaygan, karlı, erimiş karlı ve buzlu zeminlerde yol tutuş, güçlü çekiş, güvenli frenleme, dengeli ve konforlu sürüş sağlayabilir. Özel sırt desen tasarımı sayesinde suyu en hızlı şekilde tahliye ederek suda kızaklama (aquaplaning) riskini en aza indirir. Ayrıca kış lastikleri karışında yer alan özel kimyasallar ile soğuk havalarda yumuşaklığını

koruyabildiği için kuru zeminlerde de standart lastiklere göre kış mevsiminde daha yüksek performans gösterir.

Çivili tip kış lastikleri ise kış aylarının çok uzun ve sert olduğu aşırı buzlanma görülen bölgelerde kullanım için tasarlanmıştır. Asfalt yolda uzun süre kullanım hem konfor olarak kullanıcıyı rahatsız eder hem de aracın diğer aksamalarına zarar verir.



Zincir lastiğe ve aracın mekanik aksamına zarar verir. Bu nedenle ancak çok gerekli olduğunda ve mümkün olan en kısa süre için kullanılmalıdır. Aşırı buzlanma durumunda (cam buz), çok dik,, eğilimli ve virajlı dağ yollarında ve benzeri durumlarda kullanılması faydalıdır. Bunun dışında kalan ve kış kullanımının büyük kısmını oluşturan durumlarda zincir gereksizdir. Altta yeterli kalınlıkta bir kar/buz tabakası yoksa zincir parçalanabilir, ayrıca lastik ve araç mekanik aksamına daha fazla zarar verir. Bu nedenle örneğin üzerinde kar tabakası bulunmayan asfalt yola çıkıldığında zincir mutlaka sökülmelidir.

Lastik hava basınçları kesinlikle azaltılmamalıdır. Normal hava şartlarında kullanılmayan lastikler durdukları yerde ortalama olarak ayda 1 psi hava kaybederler. Yani 30 psi hava ile şişirilmiş stepnenin hava basıncı altı ay sonra 6 psi kaybederek 24 psi havaya iner. Kış mevsimi ile soğuyan havalarda ise durum daha da değişir. Hava ısısının her 10 derece düşüşünde lastiklerin basıncı da 1 psi hava azalır. Soğuk günlerde, havası inik olan lastiklerle yere tutunma performansı düşeceği için lastik havaları en az 15 günde bir kontrol edilmeli, hava basıncı düşükse mutlaka tamamlanmalıdır. Lastik hava basıncı, lastikler soğuk iken ölçülmelidir.

### **Lassa'nın 2009 yılında pazara sunduğunuz yeni kış lastiği olan Snoways ERA hakkında bilgi verirsiniz?**

Yüksek performanslı otomobil kullanıcıları zorlu kış koşullarında bile performanstan ödün vermeden araçlarını kullanmak isterler. Artık kış lastiklerinde hiçbir şey bildiğiniz gibi olmayacak. Çünkü Snoways ailesinin en yeni üyesi Lassa Snoways ERA her türlü kış koşullarına meydan okumak için üretildi.

Küçük kompakt otomobillerden yüksek performanslı üst sınıf otomobillere kadar çok geniş bir araç yelpazesi için geliştirilen Snoways ERA her türlü kış koşulunda kullanıcılara üstün sürüş güvenliğinden vazgeçmeden yüksek performans ve benzersiz sürüş deneyimi sunar.

### **Kar ve Buz üstünde üstün çekiş performansını hissedin**

Kış koşullarında kullanıcılar en çok kar ve buzun bir arada olduğu yol koşullarında kayma ihtimalinden tedirgin olmaktadır. Bu zemin koşullarında mutlak güven verme hedefi ile tasarlanan Snoways ERA sırt deseninde bulunan kılcal kanalcıklar sayesinde kar ve buz üzerinde pençe etkisi yaratarak, sürücülere zorlu koşullarda mutlak çekiş ve etkili fren yeteneği sunar.

Snoways Era geliştirmeleri "Gelişmiş Kar Simulasyon Programı" kullanılarak yapılmıştır. Bu program ve Lassa'nın güvenlik konusundaki hassasiyeti sebebi ile en uygun lastik yapılına kadar defalarca denenmiş ve Snoways ERA'ya karar verilmiştir. Snoways ERA'nın, kar veya sulu karla kaplı zeminlerde yüksek hızlarda bile çekiş ve manevra kabiliyeti üst seviyededir.

Sonuçta kar ve buzla kaplı zeminde fren mesafesi kısaltmakta ve kar ve buzla kaplı yollarda mükemmel yol tutuş ve çekiş elde edilmektedir.

### **Islak zeminde güvenli seyahat**

Geliştirilmesinde kullanılan üstün ve yenilikçi teknolojiler sayesinde ki yeni Snoways ERA çığır açan bir kış lastiğidir. Silikalı karışımı ve gelişmiş desen tasarımı sayesinde, sulu kar ve su birikintilerinin yoğun olduğu yol koşullarında fren mesafesi azaltılmış, çekiş performansı artırılmış ve sürücülerin daha güvenli bir sürüş deneyimi elde etmesi hedeflenmiştir.

### **Kuru zeminde konfor**

Yeni Snoways ERA her türlü kullanım koşulunda mükemmel dayanım uzun ömür ve kısa fren mesafesi sunar.

Gelişmiş desen tasarımı ve zorlu koşullara dayanıklı karkas yapısı sayesinde





daha dengeli bir sürüş imkanı verirken, tüm kullanım ömrü boyunca üstün bir performans verir.

Özet olarak:

Lassa'nın Avrupa ve Türkiye kış koşulları için geliştirdiği benzersiz kış lastiği Snoways Era

- Islak ve kuru zeminde mükemmel tutunma
- Kızaklamaya karşı maksimum direnç
- Geliştirilmiş kar ve sulu kar performansı
- Azaltılmış ses seviyesi
- Buzla kaplı zeminde optimum çekiş
- Rakiplerine göre daha uzun aşınma ömrü sunmaktadır.

### **Snoways ERA'nın hem rakipleri hem de yerini aldığı eski kış lastiği karşısında öne çıkan özellikleri nelerdir?**

- Yuvarlatılmış omuz profili
- Kuru ve ıslak zeminde daha iyi manevra kabiliyeti
- Çok köşeli orta blok
- Kar ve buzla kaplı zeminlerde tutunma kabiliyetini artırır.
- Yüksek silika oranına sahip gelişmiş sırt karışımı
- Lastik ömrü boyunca sürekli ıslak zemin performansı sağlar.

Yeni kimyasallar / yüzde 20 fazla ömür

• Yüksek yoğunluklu kılcal kanal yapısı

Pençe etkisi yaratarak, kar ve buz kaplı zemine daha iyi tutunmayı sağlar.

- Gelişmiş yönlü desen
- Kızaklamaya karşı direnç
- Lassa Yol Yardımı

Türkiye'nin her yerinde, 7 gün 24 saat, araçların kaza, arıza ve benzer nedenlerle yolda kalmaları durumunda sürücülerin yardımlarına koşan ücretsiz bir hizmettir.

### **Lassa ürün gamında 4x4'ler ve ticari araçlar için de kış lastiği sunuluyor mu?**

Ticari araç segmentinde kış lastiği olarak Lassa Wintus sunulmaktadır.

Lassa, 2010 yılı içerisinde yeni ürünlerini pazara sunmaya devam edecek. Bunlardan bir tanesi de 4x4 ve SUV segmenti için geliştirilmiş 4X4 kış lastiği olacak. Şu anda geliştirmeleri ve testleri sert kış koşullarının yaşandığı Kuzey Avrupa ülkelerinde devam eden yeni nesil 4X4 kış lastiğini yeni sezonda satış noktalarında görebileceksiniz. Lassa yeni 4X4 ürünleri ile pazardaki popüler araçların ihtiyacını karşılamayı hedefliyor.



Türkiye'de üretilen ilk yerli lastik markası olan Lassa, 31 yıldır, ürün yelpazesini ve teknolojisini geliştirerek Türkiye lastik sektöründe değişimlere imza atıyor..

2008'de Lassa'da yaşanan değişimler, öncelikle logo tasarımıyla başladı. 1978 yılından beri kullanılan logo; "hareket", "lastik" ve "yol" unsurlarını yansıtacak yeni bir logo ile değiştirildi. Dalgalanan bir bayrağı andıran yeni Lassa logosu, gücü ve üstün performansı simgelerken, markanın modern ve dinamik yönlerini de temsil ettiği ifade ediliyor.

Lassa'nın ilk yıllarda Orta Doğu pazarları ile başlayan ihracat serüveni, 90'lı yılların başlarında Avrupa ülkelerinin de eklenmesiyle hızla büyüdü. Bugün Lassa Avrupa ağırlıklı olmak üzere, 50 den fazla ülkede yüzlerce noktada satılmaktadır. Bu da Lassa'nın

zaman içinde aldığı yolun bir göstergesi.

Yurt dışında satış noktası ağı açısından iyi bir noktada olduklarını ifade eden Lassa yetkilileri, bundan sonra, ülke sayısını arttırmaktansa, belirlenmiş hedef pazarlarda tüketiciye giden yolda derinliğimizi arttırarak, pazarlama faaliyetleri ile Lassa'yı tüketici tarafından tercih edilen bir marka haline getirmeyi hedefliyor.

Lassa yetkilileri, devlet tarafından desteklenen, '10 yılda 10 dünya markası yaratma' vizyonuyla oluşturulan TURQUALITY® projesine kabul edildiklerini de sözlerine ekleyip, Lassa ile lastik sektöründe bir 'ilk'e imza atmış olduklarını söylüyor ve global marka olma sürecinde, TURQUALITY®'nin Lassa'ya rekabetçi olmak adına büyük katkısı olacağına inandıklarını da ifade ediyorlar..

LASSA SNOWWAYS  
ERA, PERFORMANSINI  
- 40 DERECEYE KADAR  
KORUYOR.





# INSIGNIA'NIN İZİNDE



Tamamen yenilenen Opel Astra, tasarım özellikleri olarak adeta küçük bir Insignia havasında.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Merakla beklenen yeni Opel Astra Hatchback nihayet Türkiye yollarında! Yazımıza, bize yeni Opel Astra Hatchback'in Türkiye'deki ilk testini yapma imkânı verdikleri için Opel Türkiye yetkililerine teşekkür ederek başlamak istiyoruz. Aracın plakası, test için teslim aldığımız gün takılmıştı ve 180 HP turbo motorlu Astra'mız daha sadece 41 kilometredeydi (Bir dergi bu testi kendi sayfalarında "ilk test" olarak yayınladı ancak www.otomobil.com.tr haber sitemizdeki testi görmediler galiba. Yeni Opel Astra HB'nin 24 Aralık 2009 günü saat 22:59'da yayınladığımız Türkiye'deki ilk testine göz atmak ve yorumları okumak isterseniz BURAYA tıklayabilirsiniz). Öte yandan; plakasız bir araçla trafiğe çıkarak (suç olsa gerek), sadece fotoğraf çekimi yapıp daha sonra photoshop ya da benzeri programlar kullanılarak araca plaka eklemenin (muhtemelen aracın plakasını otomobil.com.tr'de yayınladığımız testten gördüler), okuyucuya karşı pek de dürüst bir davranış olmadığını düşünüyoruz.

### Hoşgeldin yeni Astra

Konumuza dönecek olursak; kompakt hatchback otomobiller arasında son derece iddialı bir model olan yeni Opel Astra, sürüş izlenimi sayfalarımıza 1.6 litrelik, 180 HP güç üreten turbo benzinli motora sahip versiyonuyla konuk oldu. Pazardaki rekabeti arttıracak bu yeni

modele de "hoşgeldin" diyoruz. 31 Aralık 2009 tarihine kadar ön satışı yapılan otomobil, sahiplerine Ocak ayından itibaren sahiplerine teslim ediliyor.

### Markanın yeni yüzüne sahip

Opel'in Insignia modeliyle başlattığı yeni tasarım anlayışını yansıtan yeni

Astra, ön kısmında modern hatlar, "V" şekilli kaput ve Insignia'da da bulunan LED'li farlarıyla dikkat çekiyor. Eski modele oranla uzunluk (+170 mm), genişlik (+61 mm), yükseklik (+20 mm) ve dingil mesafesi (+71 mm) konularında artış yaşayan yeni Astra, bu avantajı iç mekândaki diz mesafesine cömertçe yansıtmış.





Yandan bakıldığında akıcı ve sportif hatlara sahip olan otomobilin arka kısmında küçük bir cam, iki parça olarak tasarlanmış stop grubu ve yine “V” şekliyle öne çıkan bir zeminin üstüne yerleştirilmiş Opel amblemi yer alıyor. Otomobilin bagaj hacmi 370 litre (eski Astra'dan 10 litre daha az). Ancak üç farklı yükleme şekline sahip ve koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 1235 litreye kadar kapasite sunan bagaj için “pratik” yorumu yapılabilir. Opel'in Tasarımdan Sorumlu Başkan Yardımcısı Mark Adams ve ekibinin imzasını taşıyan yeni Astra'nın görünümü oldukça etkileyici. Zaten bunu sokakta araca yönelen bakışlardan da anlayabiliyorsunuz. Bu nedenle; tıpkı yeni Renault Megane'in sürüş izleniminde yaptığımız gibi, yeni Opel Astra için de tasarım ekibini kutluyoruz.

### **Kokpit adeta “küçük Insignia”**

Yeni Opel Astra Hatchback'in kokpitinde sürücüyü rahat ve vücudu saran bir koltuk karşılıyor. Ergonomik açıdan çok önemli bir kusuru bulunmayan (cam açma-kapama butonları biraz geride) otomobilin ön konsolu Insignia'ya çok benziyor. Bu da, daha önceleri Insignia için yazdığımız övgü dolu cümlelerin yeni Astra için de geçerli olduğu anlamına geliyor. Bu noktada tek eleştirimiz, ön konsoldaki buton sayısının fazla olması ve ses sistemi butonların küçük





tasarlanmış olması. Ancak bu duruma kısa sürede alışıldığını da belirteyim. Dış tasarımın ana öğelerinden biri olan "V" şekli, otomobilin kokpitinde de karşımıza çıkıyor. "V" harfinin iç mekândaki yansımaları, en bariz şekilde, direksiyon simidi ve ön konsolda yer alıyor. Yuvarlak tasarımı birimlerden oluşan sportif gösterge tablosunda yer alan Türkçe yol bilgisayarı, tüm önemli bilgileri vererek görevini layıkıyla yerine getiriyor. Yeni Opel Astra'da, kokpiti anlatırken üzerinde ısrarla durulması gereken konu ise işlevsellik. Eski Astra'da büyük bir eleştiri kaynağı olan işlevsellik, dördüncü nesil Astra'da çözülmüş. Öyle ki, otomobilin iç mekânında herkese yetecek kadar eşya gözü ve bardaklık bulunuyor. Mark Adams, otomobilin geliştirilmesi sırasında 400 kişiye, otomobillerinde taşıdıkları

20 küçük eşyayı sorduklarını ve bu anketin sonucuna göre hareket ettiklerini belirtiyor. Bu sayede, yeni Astra'ya bindiğinizde; cüzdanınız, güneş gözlüğünüz, kutu kolanız, cep telefonunuz, iPod'unuz, su şişeniz (kapı içi gözlere 1,5 litrelik su şişesi bile sığıyor), KGS kartınız vb. eşyanız rahatlıkla sığıyor. Büyük hacimli torpido gözü de bu işlevselliğe destek veriyor. Yeni Astra'nın iç mekânındaki malzeme ve işçilik kalitesi, bir üst sınıfta yer alan ağabeyi Insignia'ya göz kırıyor. iPod ve USB girişleri, hiçbir otomobilde olmadığı kadar kolay bir yere, vites kolunun hemen ilerisine yerleştirilmiş. Ayrıca bu bölgede iPod'unuzu koyabileceğiniz bir göz de bulunuyor.

#### 1.6 turbo motor, ailenin en güçlüsü

2010 Opel Astra'nın test ettiğimiz versiyonu, şimdilik en güçlü model olan 1.6

lt turbo idi. 180 HP güç ve 230 Nm tork üreten bu motor, elbette ailenin en fazla yakıt tüketeni. Ancak 6 ileri manuel şanzıman, daha yüksek tüketime ulaşabilecek bu güçlü motoru, tüketim açısından cimrileştirmeyi başarıyor. Aracın ortalama yakıt tüketimi, fabrika verilerine göre 7.2 lt/100 km. 0'dan 100 km/s'ye 7.9 saniyede ulaşan Opel Astra HB 1.6 Turbo 180 HP, sürücüye 220 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Aracın karbondioksit salınımı ise 169 gr/km.

#### Üç farklı sürüş modu var

Yeni Opel Astra, FlexRide sistemi kapsamında, ön konsolunda "Sport" ve "Tour" adlı iki butona sahip. Bunlardan "Sport" adı üstünde spor sürüşü destekliyor. Bu konum seçildiğinde direksiyon ve süspansiyon sertlikleri artıyor, ayrıca

*DİREKSİYON SİMİDİ  
ELE İYİ OTURUYOR VE  
SÜRÜCÜ EMİRLERİNE  
ÇOK İYİ TEPKİ VERİYOR.  
IPOD BAĞLANTISI USB  
GİRİŞİ, ÖN KONSOLUN  
ALT KISMINA  
KONUMLANDIRILMIŞ  
VE BU SAYEDE  
KULLANIMLARI PRATİK.*



otomatik şanzımda yüksek motor devri kullanılıyor. "Tour" konumunda ise sistem, konfor ağırlıklı işliyor. Hiçbir buton seçili değilse "Normal" ayarlar söz konusu oluyor. Testimiz sırasında "Sport" ve "Tour" modlarını ayrı ayrı denedik ve otomobilin adeta iki farklı karaktere sahip olduğunu gördük. "Sport" modunda maksimum yol tutuş ve performans sergileyen araç, konfor modu seçildiğinde aile otomobili haline geliyor. Bunu, iç mekandaki "ambiyans aydınlatması" da destekliyor. "Sport" modunda kıpkırmızı olan iç mekan ve göstergeler, "Tour" modunda sakın "beyaz" renge bürünüyor. Yol tutuşun bu kadar başarılı olmasında en önemli etken, Watt bağlantılı arka süspansiyona yer verilmiş olması. Yanal kontrol ve dengeye olumlu katkıları olan bu sistemin, çok kollu arka süspansiyonlardan daha az maliyetli olduğu da belirtiliyor. Görüş konusunda önde ve yanlarda herhangi bir sorunun bulunmadığı yeni Astra'nın arka camı son derece küçük ve D sütunu kalın. Bu da geri giderken görüş alanını kısıtlıyor. Ama bu noktada park sensörü imdada yetişiyor.

### Zevkli bir kullanım sunuyor

Yeni Astra'da, 180 HP'lik motorun da verdiği performansla, son derece keyifli bir sürüşe tanık olduk. Özellikle "Sport" modunda üst düzey bir yol tutuş sunan otomobil, direkt çalışan direksiyonu, net



geçişlere sahip ve motorla uyumlu şanzımanı ve yan destekleri yeterli sportif koltuklarıyla dikkat çekiyor. "Tour" modunda daha yumuşak bir direksiyon ve süspansiyona sahip olduğunu, ama yol tutuştan da ödün verilmediğini belirtelim. Frenleme konusunda bir sıkıntı yaşatmayan Astra, Euro NCAP'ten aldığı 5 yıldızla güvenli bir otomobil olduğunu kanıtlamış durumda.

### Kompakt sınıf alevlendi

Yeni Golf, yeni Megane derken yeni Astra, kompakt HB'ler arasındaki rekabeti iyice kızıştırarak. Yeni Opel Astra, Ocak 2010'da ilk sahiplerine teslim edilmeye başlanıyor. Şu an için sadece benzinli güç üniteleri sunan yeni Astra, 2010'un ilk çeyreğinde 1.3 dizel motor seçeneğine kavuşacak. Yeni Opel Astra'nın fiyatları, 41.175 TL ile 59.697 TL arasında değişiyor.



*YENİ ASTRA'NIN  
ARKA KOLTUĞU  
DİZ, OMUZ VE  
BAŞ MESAFESİ  
AÇISINDAN ÇOK  
DA CÖMERT  
DEĞİL. ARACIN  
ARKA TASARIMI  
GÖZE HOŞ  
GELİYOR.*

### Opel Astra Hatchback 1.6 Turbo 180 HP

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	180 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 2200-5400 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4419 / 1814 / 1487 mm
Bagaj hacmi:	370-795-1235 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.9 / 5.6 / 7.2 lt/100 km
Baz fiyat (1.6 Turbo için):	52.146 TL (31 Aralık 2009'a kadar)

- + Tasarım, iç mekân, performans, sürüş özellikleri
- Cam açma-kapama butonlarının yeri, arka görüş



# JOKER

Adeta bir joker olan BMW X1; hem SUV, hem hatchback, hem de station niyetine kullanılabilecek bir crossover.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Kasım 2009 tarihli 17. sayımızda Bodrum'da kullandığımız X1 ile bu sefer İstanbul'da daha kapsamlı gerçekleştirdiğimiz sürüş izlenimi ile karşınızdayız.

BMW'nin 1999 yılında X5 ile başlayan X ailesinin son üyesi olan X1, BMW model gamında orta sınıf SUV (BMW tarafından Sports Activity Vehicle-SAV olarak isimlendiriliyor) X3'ün bir alt basamağında, yani kompakt sınıfta yer alıyor. Üreticisi tarafından SUV, SAV veya SAC olarak isimlendirilmeyen X1 hakkında BMW tarafından yapılan tek tanımlama "kompakt premium" olduğu. Herhalde BMW yetkilileri de crossover olarak tanımlanabilecek bu otomobile açıklayıcı bir isim bulmakta zorluk çektiler.

X3'ten daha yumuşak ve göze hitap eden çizgilere sahip X1, boyut olarak X3'e yakın ölçülere sahip. Fakat tasarımı nedeniyle boyutlarını çok iyi gizliyor ve dışarıdan bakıldığında olduğundan daha ufak bir araçmış izlenimi veriyor. Uzunluğu 4454 mm, genişliği 1798 mm, yüksekliği 1545 mm olan X1'in bu ölçü-

leri X3'e göre sırasıyla 110 mm, 60 mm ve 140 mm daha küçük. X1 kompakt bir araç olarak tanımlandığından doğal olarak model yelpazesinde 1 Serisi'nin kardeşi konumunda. Ama X1 ve 3 Serisi'nin 2760 mm'lik aynı dingil mesafesine sahip olması, gerçekte X1'in ve 3 Serisi'nin teknik altyapı anlamında kardeşliğini işaret ediyor.





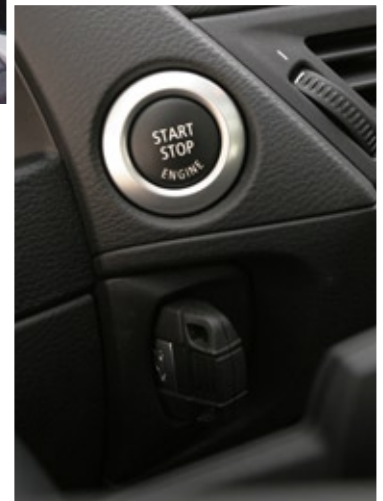
### İç mekan

BMW X1, iç mekanda bir BMW'den alışık olmadığımız kadar çok eşya gözü sunuyor. Tabi burada bazı gözlerin bizim test aracımızda olmayan ekran ve iDrive kumandalarına ait olduğunu da söylememiz gerek. Yaşam alanları bakımından hem önde, hem de arkada oturanları rahat ettiren X1'in iç mekanında eleştirilebilecek en önemli nokta bazı plastik malzemelerin kalite hissi. Konsolun alt tarafında ve hız göstergesinin siperliğinde de keşke diğer bölgelerdeki gibi yumuşak malzeme kullanılsaymış. Premium olma iddiasındaki bu otomobilden kalite hissi daha yüksek bir iç mekan beklerdik.

### Sürüş özellikleri

BMW X1 xDrive20d'yi hem şehiriçinde, hem şehirdışında kullanma şansı bulduk. Özellikle gençlerin meraklı bakışlarını üzerinde toplayan X1, şehrin lüks semtlerine yabancılık çekmezken, şehirlerarası yollar ve hafif arazi koşullarında da başarılıydı. Değişken geometrili turboya sahip, alüminyum alaşımdan üretilmiş 2.0 litrelik dizel motor 177 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanla uyumu başarılı olan bu motor, 4x4 aktarmalı X1 xDrive'ı istekli şekilde hızlandırıyor. Fakat motor sesinin fazla güzel olduğu

söylenemez. Sert ve sportif yürüyen aksama sahip X1'in direksiyon sistemi de sportif odaklı bir sertlik sunuyor. Gerek asfaltta, gerekse patika yollarda görevini iyi bir şekilde yerine getiren elektronik kontrollü akıllı aktarma sistemi ön-arka güç dağılımını yüzde 40-60 oranında gerçekleştiriyor.







*177 HP'LİK MOTORUN SESİ ÇOK ETKİLEYİCİ DEĞİL, AMA PERFORMANSI MEMNUN EDİCİ. ARKA KOLTUKLAR VE BAGAJ HACMİ AİLE KULLANIMI İÇİN FAZLASIYLA YETERLİ.*

### Sonuç

Daha önceki yazımızda da belirttiğimiz gibi bizce BMW X1 xDrive20d; stil sahibi, sportif ve kullanışlı bir otomobil. Üstelik bu özelliklerini şehiriçinde olduğu kadar şehirdışında, hafta sonu gezintilerinde de sürdürüyor.

### BMW X1 xDrive 20d

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1995 cc, 4 silindirli, turbodizel  
 Maksimum güç: ..... 177 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 350 Nm @ 1750-3000 d/d  
 Maksimum hız: .205 km/s (213 km/s yüksek hız ayarlarıyla)  
 0-100 km/s: ..... 8.6 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4454 / 1798 / 1545 mm  
 Boş ağırlık: ..... 1660 kg  
 Bagaj hacmi: ..... 420-1350 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 7.7 / 5.4 / 6.2 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 47.613 Euro

+ Sportif sürüş, motor, şanzıman

- Kalite hissi





# STOKLARLA SINIRLI

Otomotiv endüstrinde “maksimum hızı elektronik olarak sınırlandırılmış” araçlara alışıyoruz. Sayfalarımıza konuk olan ve Borusan Otomotiv’in 25’inci doğumgünü için özel olarak geliştirilen Freelander 2 Select ise, sınırlı sayıda üretilmesi nedeniyle “Stoklarla sınırlı” bir araç.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Land Rover'ı kompakt SUV segmentinde temsil eden Freelander 2, Kasım ayında satışa çıkarılan "Select" adlı yeni versiyonuyla serinin en zengin donanımını 62.723 Euro'ya sunuyor.

### Borusan'a 25 yaş hediyesi

2009; BMW, MINI ve Land Rover markalarının Türkiye distribütörü olan Borusan Otomotiv'in 25'inci kuruluş yıldönümüydü. Bu özel yılda, Land Rover tarafından Borusan Otomotiv için geliştirilen ve adeta bir doğumgünü hediyesi olan Freelander 2 Select modeli, sadece Türkiye'de satışa sunulmuş olması ve sınırlı sayıda üretilmesi nedeniyle dikkat çekiyor. "Select" versiyonunun Freelander 2 için önemi de büyük. Çünkü bu tür özel bir versiyona kavuşan Freelander 2, bu sayede, yenileneceği zamana kadar güncelliğini korumuş olacak. Freelander 2, bence modern tasarım ve teknolojik özelliklerini hâlâ koruyor olsa da, matematiksel olarak şu an Land Rover ürün gamında yüzü en eski model.

### "Select" imzası sağ arka tarafta

Burada Freelander 2'nin tasarım özelliklerini anlatmayacağım. Çünkü yolların en beğenilen kompakt SUV'larından biri olan bu başarılı aracı tanımayan yok. Burada belirtmem gereken konu, Select donanımlı bu özel versiyonun dışarıdan nasıl anlaşılacağı: 19 inç'lik hafif metal alaşım jantlar, bu modeli farklılaştıran özelliklerden biri. Ama en fazla göze çarpan farklılık, sağ arka tarafa kazınmış olan "Select" logosu. Diğer Freelander 2'lerde bu alanda "TD4" yazıyor.

### Farkı donanımında

Select donanımı, kardeşleri XS Limited (54.256 Euro) ve SE (58.598 Euro) versiyonlarından daha zengin bir donanıma sahip. Aracın standart donanımında; Terrain Response sistemi, 6 ileri CommandShift otomatik şanzıman, otomatik klima, 19 inç'lik hafif metal alaşım jantlar, Alcantara/Deri döşeme, elektrikli ön koltuklar, elektrikli açılır panoramik tavan, dokuz hoparlörlü "Alpine" müzik sistemi, arka koltuk kulaklık çıkışları, otomatik klima, ön ve arka park mesafe



*LAND ROVER  
FREELANDER'IN  
YERDEN  
YÜKSEKLİĞİ, SU  
GEÇİŞLERİNDE  
SORUNSUZ  
İLERLEMİYİ  
SAĞLIYOR.*



kontrolü, çift xenon farlar ve yol bilgisayarı yer alıyor. Ayrıca, test aracımızda bulunan Türkiye haritasına sahip, yüksek çözünürlüklü, büyük dokunmatik ekranlı navigasyon sistemi de opsiyonel olarak satın alınabiliyor.

### **Kompakt boyutlar şehir içinde avantaj**

Land Rover Freelander 2, 4500 mm uzunluğa, 2180 mm genişliğe ve 1820 mm yüksekliğe sahip. Bu da onu şehir içinde rahatça kullanılabilen, yüksek oturma konumu sayesinde de kendinizi güvende ve trafiğe hâkim hissettiğiniz

bir araç kılıyor. 2660 mm'lik dingil mesafesi de, sürüşe yaptığı olumlu katkının yanı sıra, arka koltuk sırasında sorunsuz diz mesafesi yaratıyor. 755 litrelik bagaj hacmi de başarılı.

### **Zengin donanım şımartıyor**

Yukarıda saydığımız donanım listesi, Freelander 2'nin en satın alınası versiyonunu oluşturmuş. Terrain Response sisteminin sunduğu arazi kabiliyetinin yanı sıra, kokpiti konser salonuna dönüştüren Alpine ses sistemi ve arka koltukta oturanların bu sistemden kulaklıkla yararlanabilmeleri konforu artırıyor. Döşe-





meler şık olduğu kadar rahat da. Türkiye haritasına sahip navigasyon sistemi, henüz Türkçe konuşmuyor ama dokunmatik ekranıyla son derece eğlenceli ve fonksiyonel.

### Motor yeterli performansa sahip

Freelander 2'nin Türkiye'deki tüm versiyonlarında 2.2 litrelik turbodizel motor bulunuyor. 160 HP güç ve 400 Nm tork üreten bu motor, 1770 kg boş ağırlığa sahip aracı taşımayı başarıyor. Maksimum hızı 181 km/s, 0-100 km/s hızlanma değeri ise 11.2 saniye. Freelander 2, ortalama 8.5 lt/100 km yakıt tüketiyor.

### Sorunsuz ve keyifli bir sürüş

Freelander 2, prestijli bir araç olmasının yanı sıra, hem kolay hem de pratik bir kullanıma sahip. Yüksekte oturmanın da getirdiği geniş görüş açıları, güvenlik açısından önemli. Arazide yetenekli olan Freelander 2, Select versiyonunda bulunan 19 inç'lik jantların da olumsuz etkisiyle (görünümüne olumlu etkisi var), bozuk yollarda ve tümsek geçişlerinde iç mekâna kardeşlerinden daha fazla sarsıntı yansıtıyor. CommandShift adlı 6 kademeli otomatik şanzıman sarsıntısız vites geçişleri ve motorla uyumlu çalışmasıyla övgüyü hak ediyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş, sade tasarımlı göstergeler de rahat okunuyor.



*TÜRKİYE İÇİN ÖZEL OLARAK GELİŞTİRİLEN SELECT DONANIMINA SAHİP OLAN FREELANDER SELECT, TERRAIN RESPONSE SİSTEMİ SAYESİNDE ARAZİDE DE İDDİALİ.*





### Almak isteyenler acele etmeliler

Freelander 2 Select, yukarıda da belirttiğimiz gibi sınırlı sayıda üretildi. Bu nedenle, bu zengin donanımlı araca sahip olmak isteyenlerin, stoklar tükenmeden bir Borusan Otomotiv showroom'una

gitmeleri gerekiyor. Select'in en önemli avantajı, tek tek satın alındığında daha fazla bir miktar tutan donanım özelliklerini birarada ve cazip bir fiyata sunuyor olması.

#### Land Rover Freelander 2 TD4 Select

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 2179 cc, 4 silindirli, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 kademeli otomatik  
 Maksimum güç: ..... 160 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 400 Nm @ 2000 d/d  
 Maksimum hız: ..... 181 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.2 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4500 / 2180 / 1820 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 755 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 11.0 / 6.2 / 8.5 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 62.723 TL (20 Aralık 2009 tarihinde)

- + Zengin donanım, arazi kabiliyeti, kompakt boyutlar
- Sınırlı sayıda olması, süspansiyon konforu

*FREELANDER  
 SELECT'İN  
 BELKİ DE TEK  
 KÖTÜ YANI,  
 STOKLARLA  
 SINIRLI OLMASI.*





# SEGMENTE LİDER GİRDİ

Kasım 2009 tarihli 17'nci sayımızda "Yeni best seller adayı" başlığıyla kaleme aldığımız Renault Fluence, satışa sunulduğu ilk ay elde ettiği 856 adetlik performansla, tahmin ettiğimiz gibi segment liderliğine oturdu.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Ekim 2008'in son günlerinde İzmir'de düzenlenen uluslararası basın tanıtımı sonrasında satışa sunulan ve Türkiye pazarında Kasım 2008'de ulaştığı 856 adetlik satışla C segmentinde liderliği ele geçiren Renault Fluence ("Flüans" olarak okunuyor), yerini aldığı Megane Sedan gibi, Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında üretiliyor. Megane Sedan'ın üçüncü jenerasyonu olarak geliştirilmek yerine, yepyeni bir isimle pazarlanan otomobilin selefiyle neredeyse sadece bir ortak özelliği var: Liderlik iddiası.

### Megane ailesini "isim" terk etti

Yıllardır Megane ailesinin bir ferdi olan Megane Sedan, üçüncü jenerasyonunda ismindeki Megane'ı atıp Fluence olmuştu. Tıpkı, bir süre önce Clio Symbol'ün Symbol olduğu gibi. Elbette tüm bunlar marka tarafından uygulanan yeni stratejiler. Ama ismin önündeki "Megane" ifadesi atılsa dahi, segment yine C segmenti, platform yine Megane platformu, iç mekândaki tasarım yine Megane ailesinin tasarımı olmaya devam ediyor.

### D segmentine göz kırpmıyor

"Değişimin yeni yüzü" sloganıyla yollara çıkan Fluence, Megane II Sedan'dan; 4618 mm'lik değerle 120

mm daha uzun, 1809 mm'lik değerle 32 mm daha geniş ve 1479 mm'lik değerle 19 mm daha yüksek. Otomobilin dingil mesafesi de 2702 mm'lik değerle Megane II Sedan'dan 16 mm daha uzun. 4600 mm'yi aşan uzunluğun, bir üst sınıfa göz kırptığını söylemek yanlış olmaz (D segmentindeki ağabeyi Laguna 4695 mm uzunluğa sahip). Dış boyutlarda yaşanan artış, bagaj hacmine de +10 litre olarak yansımış.

### Dış tasarımıyla kardeşlerinden ayrılıyor

Fluence; egzoz, kapı eşikleri, cam çerçeveleri ve sis farlarının etrafında kullanılan krom malzemeler, parlak siyah B sütunu, aynalarda yer alan sinyaller, büyük far ve stop lambaları, önde marka amblemi ile plaka arasındaki ince yatay çizgisiyle farkını ortaya koyuyor. Genel anlamda sportif çizgilere sahip olan otomobil, aynı zamanda, özellikle

koyu renkli versiyonlarda ağırbaşlı bir görünüm de çizmeyi başarıyor. Bu da Fluence'ın hem kamuda hem de özel sektörde makam aracı olarak kullanılmasını sağlaması açısından önemli.

### Kokpitte Megane izleri

Fluence'ın kokpiti, hem tasarım hem de kullanılan malzemeler açısından Megane ailesiyle büyük benzerlik taşıyor. Yer yer Megane'dan bir alt kalitede mal-





zeme kullanıldığı göze çarpan otomobilde işçilik kalitesi tatminkâr. 2702 mm'lik dingil mesafesi, önde ve arkada rahat diz mesafeleri (arkada 238 mm) sunuyor. Yine hem ön hem de arkada başarılı omuz mesafelerine sahip olan Fluence, sportif dış tasarımın bir parçası olan eğimli arka tasarım nedeniyle arka koltuğa iniş-binişlerde Megane Sedan'dan daha başarısız. 530 litrelik bagaj hacmi, sahibini memnun ediyor. Ama bagaj kapağını kaparken iç kısımda tutamak olmaması elinizin kirlenmesine yol açıyor. İç mekândaki toplam 23 litrelik açık-kapalı, irili ufaklı eşya gözü, işlevselliği artırıyor. Çift bölgeli klima, arka koltuğa dönük havalandırma kanalları, akıllı anahtar, kartsız çalıştırma ve orta konsolun alt kısmındaki Aux girişi, Fluence'in konfor donanımından bazı örnekler. Ön konsoldaki havalandırma kanallarının kapatılamaması bir eksiklik. Rahat okunan gösterge birimleri, Megane ailesinden farklı olarak analog sisteme sahip.

### Cep dostu motor, 6 ileri şanzıman

Benzinli ve dizel güç üniteleri sunan Fluence'ın 1.5 litrelik, 105 HP güç üreten dizel motorlu versiyonunu kullandık. Farklı güçlerde olmak üzere; Renault, Nissan ve Dacia ürün gamlarında kullanılan bu tanıdık motor, 2000 d/d'de 240 Nm tork üretiyor. Otomobili maksimum 185 km/s hıza ulaştıran ünite, düşük yakıt



tüketimine katkıda bulunan 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Fluence 1.5 dCi 105 HP'nin 0-100 km/s hızlanması ise 11.4 saniye sürüyor. Alt devirlerde biraz cansız olan ama optimum devir yakalanınca yeterli performansı sunan motorun en fazla öne çıkan tarafları ise 4.5 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ve 119 g/km karbondioksit salınımı. Ses izolasyonu konusunda yüzde 25 oranında iyileştirildiği açıklanan Fluence'ta motor sesi, artık daha az duyuluyor.

### Sürüş özellikleri konfor öncelikli

Fluence, yumuşak süspansiyon siste-

mi sayesinde, bozuk yollardan geçerken dahi sarsıntısız olmasıyla dikkat çekiyor. Ancak bunun bir sonucu olarak da, virajlara fazla hızlı girmemekte fayda var. İç mekanda rahatsız edici çıtırtı-tıkırtı duyulmaması olumlu. Klimanın performansı başarılı. İstanbul'daki testimizin ardından, İzmir'de performansını test edemediğimiz ses sisteminin başarılı olduğunu söyleyebiliriz. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri biraz kemikli ama sorunsuz. Direksiyon sistemi ise, eskisinden çok daha hızlı ve net tepkiler vermesiyle öne çıkıyor.

*SELEFİNE GÖRE  
BOYUTLARI  
BÜYÜYEN  
FLUENCE,  
BU HALİYLE  
D SEGMENTİ  
OTOMOBİLLERE  
YAKIN.*



**Sürüş özellikleri konfor öncelikli**

Fluence, yumuşak süspansiyon sistemi sayesinde, bozuk yollardan geçerken dahi sarsıntısız olmasıyla dikkat çekiyor. Ancak bunun bir sonucu olarak da, virajlara fazla hızlı girmemekte fayda var. İç mekanda rahatsız edici çıtırtı-tıkırtı duyulmaması olumlu. Klimanın performansı başarılı. İstanbul'daki testimizin ardından, İzmir'de performansını test edemediğimiz ses sisteminin başarılı olduğunu söyleyebiliriz. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri biraz kemikli ama sorunsuz. Direksiyon sistemi ise, eskisinden çok daha hızlı ve net tepkiler vermesiyle öne çıkıyor.

**Zorlu mücadeleye lider girdi**

Kasım ayı performansı ile liderlik koltuğuna oturan Fluence, elbette oradan ayrılmak istemiyor. Ama Corolla, Focus, Civic, Linea, Jetta, Cruze gibi rakipler de iddialı. Bizce Fluence'nin zorlu mücadelede kendinden daha emin olabilmesi için dizel-otomatik seçeneği sunması, 4 kademeli otomatikten vazgeçmesi ve fiyat konusunda dikkat etmesi (rakiplerinden daha pahalı) gerekiyor.



*FLUENCE SÜRÜCÜSÜ, NAVİGASYONUN NİMETLERİNDEN FAYDALANIYOR. ÖN KONSOLUN ORTASINDAKİ HAVALANDIRMA KANALLARI MAALESEF KAPATILAMIYOR.*

**Renault Fluence 1.5 dCi 105 HP****Fabrika verileri**

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.4 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4618 / 1809 / 1479 mm
Bagaj hacmi:	530 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.3 / 4.1 / 4.5 lt/100 km
Baz fiyat (1.5 dCi 105 HP için):	43.150 TL
	(4 Ocak 2010 tarihinde)

- + İç mekân genişliği, yakıt tüketimi, bagaj hacmi
  - Fiyat, dizel-otomatik yok, arka koltuğa iniş-biniş
- Sınırlı sayıda olması, süspansiyon konforu





# İYİ Kİ DOĞDUN DISCO

Land Rover Discovery  
20 yaşında! Biz de onu,  
doğumgünü hediyesi olarak,  
en sevdiği yer olan araziye çıkardık!

Yazı: Emre Anamur Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Land Rover Discovery, 16 Kasım 2009'da 20 yaşına bastı. 1989'dan bu yana 4x4 konusunda referans alınan modellerden biri olan Discovery, pazara sunulduğu 91 ülkede şu ana kadar 900.000 adedin üzerinde bir satış rakamına ulaşmış. e-otodergi ekibi olarak, Discovery 4 teste geldiğinde ona sürpriz bir doğum-günü partisi düzenledik. Mönüde güzel bir pasta ve arazide geçirilecek keyifli saatler vardı.

### Makyajdan öte yenilikler

Tarih itibariyle Discovery 3'ün makyaj zamanı gelmişti. Ama Land Rover ortaya öyle bir araç çıkardı ki (zaten adı da Discovery 4 oldu), hem tasarım hem motor hem de teknoloji olarak sanki yeni nesil bir Disco'yla karşı karşıya kalmış gibi olduk. İyi de oldu! Artık neredeyse her üreticinin gündeminde olan; sadece ön far, ön ızgara ve stop lambalarının değiştirildiği makyaj operasyonlarından hayli sıkılmıştık.

### Yeni yaşında yeni kostüm

Discovery 4, günümüzün popüler "LED" teknolojisine kavuştu. Modern otomobillerin olmazsa olmazlarından olan "LED"li far ve stoplar artık Disco'da

da var. Yeni aydınlatmalar, özellikle gece sürüşlerinde, dışarıdakilere görsel bir şölen sunuyor. Ön ızgaranın yenilendiği Discovery 4'ün yan taraflarında ise, yeni petek dokulu hava girişlerine yer verilmiş. Aracın genel hatlarında ve silüetinde ise herhangi bir farklılık göze çarpmıyor.

### Kokpitte birçok yenilik var

Discovery 4'teki yeniliklerin büyük bir kısmı kokpitte gerçekleştirilmiş. Açısı değiştirilen orta konsol (eskiden daha dik bir açıya sahipti), artık çok daha ergonomik. Bu yenilik, bu bölgedeki kumanda birimlerinin daha kolay görülür ve kullanılır olmasını sağlamış. Arazi kullanımı için referans sistemlerden biri olan "Terrain Responce" sisteminin kumandası da, el freni bölgesinden alınarak orta konsola entegre edilmiş. Eskisine göre daha az sayıda buton olması, daha kolay bir kullanımı beraberinde getiriyor. Klasik el freni kolu yerine, elektronik park frenine yer verilmesi de, yerden tasarruf etme imkânı sağlamış. Anahtarsız çalıştırma fonksiyonu (sadece start butonuna basmanız yeterli) konforu artırıyor. Kokpitteki eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli düzeyde. Kokpitteki üst düzey iş-





*ARAZİ USTASI DISCOVERY'Yİ KULLANIRKEN, ÖN KONSOLDAKİ EKRANDAN TEKERLEKLERİN KONUMUNU İZLEYEBİLİYORSUNUZ. TERRAIN RESPONSE SİSTEMİNİN TÜRKÇELEŞTİRİLMİŞ EKRANI, GÖSTERGE PANELİNE YERLEŞTİRİLMİŞ. KUMDA KALKIŞ VE KAYA GEÇİŞİ FONKSİYONLARI DAHA DA GELİŞTİRİLEN SİSTEM SORUNSUZ ÇALIŞIYOR.*





çilik ve malzeme kalitesi, hem dokunma hissi hem de gözü okşaması bakımından övgüyü hak ediyor.

### TFT ekran: Eğlencenin merkezi

Ön konsolun en üst kısmına yerleştirilmiş olan, 5 inç'lik TFT ekran, Discovery 4'te adeta eğlence merkezi olarak faaliyet gösteriyor. Dokunmatik olması sayesinde keyifli ve kolay bir kullanım sunan bu ekran; kameradan (test aracımızda yoktu) navigasyona, DVD oynatıcıdan o an çekişin hangi tekerlekte olduğunu görmeye kadar pek çok farklı konuda hizmet veriyor. Ayarlanabilir parlaklığı sayesinde hem gündüz hem de gece sürüşlerinde rahat görülebilen, ayrıca istendiğinde komple karartılabilen bu ekran, sürücü ve yolculara sunduğu zengin özellikler sayesinde adeta Discovery 4'ün eğlence merkezi.

### Daha güçlü ama daha az yakan motor

Discovery4'te yer verilen önemli bir yenilik de, yeni geliştirilen 3.0 litrelik TdV6 turbodizel motor. 2.7 litrelik ünite baz alınarak geliştirilen ama hem performans (yüzde 29 daha fazla güç, yüzde 36 daha fazla tork) hem yakıt tüketimi (yüzde 9.7 daha düşük) hem de emisyon (yüzde 9 daha düşük) konularında ondan daha başarılı olan yeni motor, 245 HP güce ve 2000 d/d'de 600 Nm torka



sahip. CommandShift adı verilen 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen Euro 5 uyumlu yeni motor, aracı 9.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Maksimum hızı 180 km/s olan aracın ortalama yakıt tüketimi ise 9.3 lt/100 km.

### Asfalt ve arazi performansı geliştirilmiş

Discovery 4, Discovery 3'e göre asfaltta daha başarılı yol tutuş, arazide ise daha yüksek performans sunuyor. Asfalttaki performansın ardında gözden geçirilen direksiyon sistemi ve sertleştirilen süspansiyonun etkisi var. Arazideki performans artışının altında yatan neden ise Terrain Response Sistemi'ndeki iyileştirmeler: Sistemde "Kaya geçişi" ve "kumda kalkış" modları daha da geliştirilmiş. Aracın 36,2 derece yaklaşma, 29,6 derece uzaklaşma ve 27,3 derece rampa açıları da, en ağır arazi koşullarda bile sorunsuz ilerlemeyi mümkün kılıyor.



*LED'Lİ FARLAR SON DERECE MODERN. YEDİ KİŞİLİK KULLANIMA DA İMKAN TANIYAN ARACIN BAGAJ KAPASİTESİ 280-1841 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR.*

Discovery 4, 700 mm yüksekliğindeki sulardan geçebiliyor. Terrain Response kumandası aracılığıyla seçilen zemin koşulunun Türkçe olarak gösterge panelinde çıkması ve yine Türkçeleştirilmiş yol bilgisayarı, kullanımı kolaylaştıran özellikler. Öte yandan; aracın yüksekliğinin bir buton sayesinde ayarlanabilmesi ve gerekli durumlarda imdada yetişen iniş kontrolü sistemi, sürücünün fazla bir şey yapmasına gerek bırakmıyor.

### Nice yıllara!

Bu testimiz aracılığıyla; Defender DNA'sına sahip, arazi performansı konusunda referans modellerden biri olan Discovery'nin 20'nci yaşını bir kez daha kutlamış olduk. Sonuç bölümümüzde ona "Nice yıllara!" demek istiyoruz. Bu dileğimiz, araç hakkında neler düşündüğümüzü de açıkça ortaya koyuyor olsa gerek.



*DISCOVERY 4, 3'ÜNCÜ  
JENERASYONDA  
KAVUŞTUĞU ARKA  
TASARIMINI KORUYOR.*



#### Land Rover Discovery 4 3.0 TdV6 HSE

##### Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6, 32V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	600 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4835 / 2022 / 1841 mm
Bagaj hacmi:	280-1192-1841 lt
Tüketim (ortalama):	9.3 lt/100 km
Fiyat (21 Aralık 2009 tarihinde):	96.829 Euro

- + Yeni motor, arazi kabiliyeti, performans, prestij
- Satın alanlar araziye girmiyor, süspansiyon sert



# KONFORLU VE PAHALI



VW, nihayet 1.6 lt'lik dizel motor geliştirerek kompakt hatchback sınıfına uygun bir motor seçeneğine kavuştu. Bu otomobilde kompakt hatchback sınıfına uygun olmayan tek şey 53.600 TL'lik fiyat.

Yazı: Tarık Akagün / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Kompakt hatchback sınıfında her zaman için referans model olarak gösterilen VW Golf, 2008 yılında 6. nesil olarak anılan güncel karoserine kavuştu. Aslında 5. neslin kapsamlı şekilde elden geçirilmiş ve kimi çevrelerce Golf 5.5 olarak isimlendirilen bu otomobil, 5. neslin iyi özelliklerini bir adım daha ileriye taşıyarak konfor ve kalite hissi konularında sınıfında özel bir yere oturdu.

Golf V platformu kullanılarak üretilen Golf VI'nın tasarımında ilk nesil Golf ve dördüncü nesil Golf'ün sade ve düz çizgilerinden esinlenilerek, temiz ve şık bir görünüm elde edilmiş. Walter de Silva yönetimindeki tasarım ekibi tarafından şekillendirilen 6. nesil Golf, eskisinden 20 mm daha geniş, 5 mm daha kısa. Yükseklik ve 2578 mm'lik dingil mesafelerinde ise eskiye göre bir fark yok.

Otomobilin iç mekanı kalite hissi yönünden üst düzeyde bir atmosfer sunuyor. Umarız bu kalite hissi uzun yıllar boyunca devam eder, çünkü 5. nesil VW Golf'lerin cam açma-kapama, far kumandaları gibi detayları bazı örneklerde çabuk aşınıyordu. Sınıfında en geniş iç mekanı sunmasa da, gayet yeterli







*GOLF SONUNDA 1.6 LT'LİK TURBODİZEL SEÇENEĞİNE KAVUŞTU. BU MOTORUN DSG ŞANZIMAN İLE UYUMU İYİ TÜKETİM KONUSUNDAYSA MUCİZE SÖZ KONUSU DEĞİL.*

ve kullanışlı bir iç mekan sunan 6. nesil Golf'ün 350 lt'lik bagaj hacmi de bazı rakiplerinden ufak.

Bunlar zaten yaklaşık bir yılı geçen bir süreden beri yollarda olan bir otomobil için bilindik şeyler. Şimdi gelelim asıl merak edilen noktaya, commonrail enjeksiyonlu 1.6 TDI'a. VW motor gamında 2.0 TDI 110 HP'nin yerini alan 1.6 TDI, 4400 d/d'de ürettiği 105 HP güç ve 1500-2500 d/d'de ürettiği 250 Nm tork ile telaşsız bir güç sunuyor. Çok hızlı olmasa da aile kullanımında hiçbir performans eksikliği hissettirmeyen bu motor, alt devirlerde de makul çekiş gücü

sunuyor. 2003 yılında BorgWarner ile işbirliği yaparak 6 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzımana geçen VW, artık 7 ileri DSG'leri sunuyor. Klasik tork konvertörlü otomatik şanzımanlara göre tüketimi düşüren ve performansı kısıtlamayan 7 ileri DSG, 1.6 TDI ile uyumlu bir ikili meydana getirmiş. S (Spor) ve D modları bulunan bu şanzımanda vitesleri direksiyon arkasındaki kulakçıklardan değiştirmek de mümkün. Vites geçişleri hem çok hızlı, hem de sarsıntısız.

### **Sürüş özellikleri**

VW Golf, konforlu sürüş özelliklerine sahip. Motor sesi, rüzgar sesi içeriye pek





girmeyen otomobilde bunun için bazı asfalt türlerinde yol sesi rahatsız edici seviyeye ulaşmasa da, daha belirgin bir hal alıyor. Önde McPherson, arkada çok kollu bağlantıya sahip otomobilin yol tutuşu güvenli. Ford Focus'un sportif sürüşünün aksine, bu otomobil daha yumuşak bir kullanım sunuyor. Direksiyon sistemi de bunu destekler özellikle yormayan yapıda.

### Sonuç

Volkswagen, ismi halk otomobili olmasına rağmen özellikle son 13-14 yıldır halktan uzaklaşıp biraz daha Premium

olma niyetindeymiş izlenimi veriyor. Bunu rakiplerinden yüksek olan fiyatta görmek mümkün. Manuel şanzımanlı 1.6 TDI Golf'ün başlangıç fiyatı 45.700 TL iken, DSG şanzımanlısının başlangıç fiyatı 49.700 TL. Bu sayfalarda görülen Comfortline donanım seviyesindeki Golf 1.6 TDI 105 HP DSG'nin fiyatıysa 53.600 TL. Otomobil iyi olsa da, istenen fiyatın yüksek olduğu da bir gerçek.

### VW Golf 1.6 TDI 105 HP DSG Comfortline

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	105 HP @ 4400 d/d
Maks. tork:	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maks. hız:	189 km/s
0-100 km/s:	11.2 sn
Boyutlar (u / g / y):	4199 / 1786 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1337 kg
Bagaj hacmi:	350 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	5.6 / 4.2 / 4.7 lt/100 km
Baz fiyat:	49.700 TL (1.6 TDI DSG Trendline)

+ Motor-şanzıman, konfor

- Yüksek fiyat





# CRUZE'A ARTI DONANIM

Chevrolet, başarılı fiyat-donanım ilişkisi sunan kompakt sedanı Cruze, yeni donanım paketiyle konfor seviyesini biraz daha yükseltiyor..

**Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Dikkatli okuyucularımız hatırlayacaklardır, bundan önce iki Chevrolet Cruze sürüş izlenimi daha yayınlamıştık. Bunlardan ilki Mayıs 2009 tarihli 11. sayımızda yayınladığımız gri renkli Cruze LS AT, diğeri de Ağustos 2009 tarihli 14. sayımızda yayınladığımız kırmızı renkli Cruze LS idi. Cruze bu sefer LS donanımında 2201 TL fark verilerek satın alınan Plus Paket ile karşımızda.

33.712 TL'lik en baz versiyonunda bile sürücü, yolcu, yan ve ön havayastıkları, ABS, ESP, çekiş kontrol sistemi zengin bir güvenlik donanımı sunan Cruze'un LS donanımında bunlara ek olarak derinlik ayarlı direksiyon simidi, sis farları, gövde renginde aynalar-kapı kolları, park sensörleri, elektrikli arka camlar vs. gibi konfor ve görselliğe yönelik ekipmanlar sunuluyordu. Ama LS'in bunlara rağmen rakipleri karşısında bazı donanım eksikleri olduğu gerçektir. Cruze, şimdi LS Plus Paket ile bu eksikleri kapatıyor.

### LS Plus Paket'te ekstra ne var?

LS Plus Paket'te sunulan krom cam alt çıtaları, kendiliğinden kararan dikiz aynası, yağmur sensörü, bilgi ekranı, yol bilgisayarı ve arka hoparlörler LS'de olmayan ekipmanlar.

### Yolda nasıl?

Daha önce kullandığımız otomatik LS AT'den pek farklı değil. Bunun için diyebileceklerimiz de pek farklı olmayacak. Astra platformu kullanılarak üretilen Cruze, konforlu sürüşlere olanak tanıyor. Yalnız belediyelerin yapmış olduğu kasırların neden olduğu kısa-sert darbelerde arkada oturan yolcular bazı rakiplerine göre daha fazla sarsılıyor. Bunun nedeniyse tıpkı 11. sayımızda belirttiğimiz gibi arka süspansiyon sisteminin tam bağımsız yerine, yarı bağımsız olarak tanımlanabilecek torsiyon çubuklu olması. Cruze, doğal olarak yeni Astra kadar iyi yol tutuşa sahip değil. Slalom tarzındaki manevralarda karoser biraz salınma girse de, ESP'nin varlığı güven veren bir unsur.

### CAM ALTINDAKİ KROM ÇİTALAR PLUS PAKET DONANIMINA ÖZEL DETAYLARDAN BİR TANESİ.







Şanzımanın 6 ileri oranlı olmasına rağmen performansı kısıtladığına şahit olduk. Özellikle sollama manevrası tarzındaki ara hızlanmalarda dip gaz yapıldığında otomatik şanzıman vites ufaltsa bile otomobil hızlanmakta fazlaca nazlanıyor. Üstelik motor sesi de halk arasında “motor bağılıyor” şeklinde tabir edilecek şekilde sesli çalışıyor. 113 HP’lik 1.6 motor ve 6 ileri otomatik şanzımanın birlikteliğinden daha performanslı bir sürüş beklerdik.

### Sonuç

Cruze, LS donanımına eklenen Plus Paket seçeneğiyle günümüzün aranan konfor ekipmanlarını da bünyesine katıyor. Bu donanımlar için istenilen 2201 TL’lik ek ödeme makul seviyede.





## CHEVROLET CRUZE 1.6 LS AT Plus Paket

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindir, 16V  
Maks. güç: ..... 113 HP @ 6400 d/d  
Maks. tork: ..... 153 Nm @ 4200 d/d  
Maks. hız: ..... 180 km/s  
0-100 km/s: ..... 13.5 sn  
Boyutlar (u / g / y): ..... 4597 / 1788 / 1477 mm  
Boş ağırlık: ..... 1310kg  
Bagaj hacmi: ..... 450 lt  
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): ..... 11.2 / 5.8 / 7.8 lt / 100 km  
Fiyat: ..... 40.541 TL (1.6 LS AT Plus Paket)

+ Fiyat-donanım, güvenlik ekipmanları, tasarım, konfor

- Tüketim, performans





# SINIF ATLAMA İSTEĞİ

Genesis ile üst orta sınıfta neler yapabileceğini gösteren Hyundai, şimdi aynı şeyi lüks SUV sınıfında yapmak niyetinde. ix55'in lüks SUV sınıfında nerede olduğunu daha iyi anlayabilmek için, sürüş izlenimimiz boyunca bize eşlik eden, adı lüksle özdeşleşmiş olan Mercedes-Benz'in ML320 modeli bize ışık tuttu.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







Öncelikle her iki otomobilin aynı sınıfta olmasına rağmen, bunun birebir bir karşılaştırma olmadığını belirtelim. Burada amacımız Hyundai ix55'in ne kadar lüks bir SUV olduğunu, adı lüks ile özdeşleşmiş ve bu konuda haklı bir ünü olan Mercedes'in ML 320 CDI'nin yol arkadaşlığı ile bulmaya çalışmak.

Lüks SUV sınıfında fiyat birinci kriter olmasa da, öncelikli olarak bu sayfalar-daki iki aracın fiyatlarına bir göz atalım. Dergi yayına hazırlandığı tarihte Hyun-

dai ix55'in fiyatı 185.000 TL, Mercedes ML 320 CDI'nin fiyatıysa 125.652 Euro olarak (yaklaşık 268.000 TL) açıklanıyor-du. Lüks SUV sınıfına dahil olan VW Touareg 3.0 TDI 89.700 Euro + 2295 TL, Volvo XC90 D5 7 koltuk 87.411 Euro, Audi Q7 3.0 TDI 102.135 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip.

Şimdi Hyundai ix55'e odaklanabiliriz. Hyundai'yi lüks SUV sınıfında temsil eden ix55, ABD pazarında Veracruz adıyla satılıyor. ABD tanıtımı 2007'de,

Avrupa tanıtımı 2008'de gerçekleştirilen bu otomobil, tasarım itibarı ile markanın lüks yüzünü yansıtan Genesis'ten daha eski bir model olduğunu hissettiriyor.

4840 mm uzunluğa, 1972 mm genişliğe ve 1795 mm'lik genişliğe sahip ix55 boyutlarıyla ait olduğu sınıfı belli etse de, görsel yönden sade bir tasarıma sahip. Burun kısmında yeni nesil "i" serisi otomobillerde gördüğümüz tasarım çizgisine sahip ix55, silüet olarak büyük bir Santa Fe izlenimi veriyor. Kasım 2009 ta-

*HYUNDAI ix55'İN İÇ MEKANINDA KALİTELİ PLASTİK VE AHŞAP MALZEMELER KULLANILMIŞ OLMASINA RAĞMEN MERCEDES ML 320 CDI'DAKİ ZENGİNLİK VE PREMIUM HİSSİNİ YAŞATAMIYOR*



rihli 17. sayımızda da belirttiğimiz gibi tasarım ve beğeniler kişiden kişiye değişiyor olsa da, bizce premium SUV sınıfında rekabet etmeye niyetli bir araç, daha fark edilir bir tasarıma sahip olmalı. Çünkü bu sınıfta rekabet eden tüm modeller güçlü çizgileriyle fark yaratma çabasında.

Gelelim iç mekana. ix55'in 7 kişilik iç mekanında da, dış tasarımında olduğu gibi sade çizgiler ön planda. Yumuşak dokunuşlu malzemeler, ahşap kaplamalar gerçekten kaliteli. Ama insana premium ve farklılık hissi yaşatmıyor. Bu konuda doğal olarak Mercedes ML 320 CDI'nin farkı hissediliyor. Ahşap, deri, krom kaplamalar ve kaliteli plastikten oluşan iç mekanda zenginlik hissi üst düzeyde.

Arka koltuklardaki yaşam alanı konusundaysa ix55'in alını açık. Diz mesafesi çok iyi. Hatta bu konuda Mercedes ML'den daha iyi olduğunu söylememiz gerek. Üstelik sırtlık eğim ayarlarının yapılabilmesi de konforu arttıran bir detay.



*HYUNDAI ix55'DE KULLANILAN STANDART ÇELİK YAYLI SÜSPANSİYON SİSTEMİ KONFOR ODAKLI. MERCEDES ML 320 CDI'İN HAVALI SÜSPANSİYONU İSE SPOR VEYA KONFOR ODAKLI AYARLANABİLİYOR.*





### Donanım

Hyundai ix55 lüks SUV'lardan beklenen birçok ekipmanı standart olarak sunuyor. Bunlara örnek olarak deri paketi (kapı içleri, koltuklar), çift bölge klima, arka koltuk için klima, elektrikli olarak ayarlanan direksiyon simidi, elektrikli olarak açılan-kapanan bagaj kapağı, xenon farlar vs. gibi donanımlar standart. Bunlar ilk başta fazla anlam ifade etmese de bir Audi Q7'de deri döşemeler, elektrikli ayarlanır ön koltuklar, akıllı anahtar vs. gibi basit donanımların bile opsiyonel olduğunu söylemek yeterli olacaktır. Bu konuda Mercedes ML için gerçekten premium bir markaya yakışan yaklaşım sergileyerek havalı süspansiyon, arka koltuklar için eğlence sistemi vs gibi donanımları standart olarak sunmuş.



*ix55  
VİRAJLARDA  
BİRAZ YANA  
YATSA DA  
GÜVENLİ.  
ELEKTRİKLİ  
AYARLANIR  
DİREKSİYON  
SİMİDİ VE  
ELEKTRİKLİ  
BAGAJ KAPAĞI  
STANDART.*

### Sürüş özellikleri

Hyundai ix55'in motoru sessiz ve yumuşak çalışma karakteriyle beğenimizi kazandı. Açıkçası benzinlileri aratmayacak şekilde pürüzsüz çalışan motorun sesi de güzel. Hatta aracı bir süre kullanan Gürkan Çağlar ix55'in dizel olduğunu fark etmedi bile! Premium sınıfa yakışan bir rafinelikte çalışan bu motor kağıt üzerinde ML 320 CDI'da dahil olmak üzere bir çok rakibinden daha güçlü. 2959 cc'lik turbodizel V6, değişken emme sistemi ve değişken geometrili turbo sayesinde 3800 d/d'de 240 HP güç

*HYUNDAI ix55'DE PLASTİK  
KAPI KOLU YERİNE, ML 320  
CDI'DAKİ GİBİ KROM KAPI  
KOLU KULLANILMIŞ OLMASI  
DAHA ŞİK OLURMUŞ.*



ve 1750-3500 d/d aralığında 451 Nm tork üretiyor. Maksimum torkun neredeyse maksimum güç devrine kadar uzanması olumlu bir nokta olsa da, 451 Nm'lik tork değeri 3.0 litrelik turbodizel için az. Aynı silindir hacmine sahip turbodizellerin ortalama 500 Nm tork ürettiğini belirtelim. Otomobilin hızlanma değerleri makul olsa da benzer motor gücüne sahip rakipleri daha performanslı. Zaten fabrika verilerinde açıklanan 10.4 saniyelik 0-100 km/s verisi de fena sayılmayacak

bir değer olmasına rağmen, bu sınıfta ve daha güçsüz-benzer güçteki rakiplerinin yaklaşık 2.0 saniye kadar gerisinde.

Sürüş konforu olarak sessiz çalışan süspansiyon sistemiyle lüks sınıfa uygun konfor seviyesi sunan ix55 yol tutuş konusunda harikalar yaratmasa da güvenli bir izlenim bıraktı. Tabi havalı-adaptif süspansiyona sahip ML 320 CDI doğal olarak daha iyi yol tutuyor, ama bu standart çelik yaylı süspansiyon sistemine

sahip Hyundai ix55'in kötü olduğu anlamına gelmiyor.

### Sonuç

Hyundai ix55, premium hisler yaşatmasa da kaliteli ve başarılı bir otomobil. Fiyat-donanım olarak iyi şeyler sunsa da, bu sınıfta araç alacakların tercihlerinde fiyat-donanımdan çok imaj ve seçkinlik hissi etkili oluyor. Açıkçası ix55, Genesis'in yarattığı etkiyi yaratamıyor. Bunu da ix55'in temelde Genesis'ten

daha eski bir otomobil olmasına bağlayabiliriz. Bu arada sürücü kapısındaki cam dışındaki camların tek dokunuşla açılıp kapanmamasını bu sınıftaki bir otomobilde yadırgandığını da ekleyelim.

**BAŞARILI FİYAT-DONANIM İLİŞKİSİ SUNAN IX55, PREMIUM HİSLER YAŞATMASA DA İYİ OTOMOBİL TANIMINI HAK EDİYOR.**



### Hyundai ix55 3.0 v6 crdi

#### Fabrika verileri

Motor:	2959 cc, V6, turbodizel
Maks. güç:	240 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	451 Nm @ 1750-3500 d/d
Maks. hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Boyutlar:	4840 / 1972 / 1795 mm
Boş ağırlık:	2302 kg
Bagaj hacmi:	598-1746 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	12.5 / 7.7 / 9.4 lt/100 km
Fiyat:	185.000 TL

- + Konfor, fiyat – donanım
- Rakiplerinden yavaş, sürücü hariç, tek dokunuşla açılmayan camlar



## Yurtta sıkıcı, dışarıda ise heyecanlıydı

Geride bıraktığımız 2009 senesinde yurtta ve dünyada yine motorsporu ile dolu dolu bir yıl yaşadık. İlk olarak ülkemize baktığımız zaman Türkiye Ralli Şampiyonası'nda Yağız Avcı ve Parkur Racing takımının dominasyonu ile dolu bir sezon izledik. Her ne kadar zirve yolunda Burak Çukurova ile bir çekişmeye girmiş olsalar da Ford harici üretici firmaların sponsorluktan çekilmele-ri, hasbelkader birkaç şirketin de cüzi bütçelerle parkurlarda yer almasından başka çok da heyecan verici bir sezon yaşanmadı. Parlayan genç yetenekler arasında da Murat Bostancı haricinde başka bir isim yoktu. Ekonomik krizin etkileri giderek ülkemizin motorsporlarına daha çok sekte vuruyor. Nitekim son yarış olan Kocaeli Rallisi'nde 28 ekip start alıp 12'si finişe gelmişti. Bu rakam belki de son yılların en düşük sayıydı. Her ne kadar yıl sonunda ve halen devam eden İstanbul Şampiyonası'nda 50'li rakamlara çıkılmış olsa da 2010'da rallilerde şimdiki manzarada pek değişiklik olmayacağını tahmin ediyorum. Pist Şampiyonası'nı ise zaten çok kısır katılımcı yer alıp, eldeki pistlerin de kapılarına mühür vurulmaya başlamasından sonra pek kayda değer bir şey olmadığı

için fazla yorum yapmadan geçiyorum. Dünya Ralli Şampiyonası'nda ise bu sene Mikko Hirvonen mücadeleyi son yarışa kadar sürdürmüş olsa da son beş yılın şampiyonu Sebastien Loeb, unvanını altıya çıkartmayı başardı. Her ne kadar WRC'de de eski günler mumla aranır olsa da Formula 1'in "Buz adam"ı Kimi Raikkonen'in Citroen Junior takımı ile 2010'da şampiyona kovalayacak olması daha çok ilgiyi toplayacaktır sanıyorum. 2011'den itibaren WRC otomobillerde yapılan düzenlemelerin sonunda da yeni firmaların girmesiyle zirve mücadelesi daha da renklenebilir mi, zamanla göreceğiz... Formula 1'de ise sezona fırtına gibi giren Brawn GP ve Jenson Button, İstanbul Park'da kazandığı zaferin ardından daha sonra düşüşe geçmesine rağmen aldığı puanlarla sezonu çifte kupayla kapatmayı bildi. 2010'da yeniden parkurlara geri dönen Michael Schumacher'in varlığı ve yeni takımların ve ekiplerin F1'e katılımıyla çekişmeli bir sezonun bizi beklediğini düşünüyorum. Sağlık ve mutluluk dolu yeni bir yıl diliyorum.

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Schumi Formula 1'e geri döndü

**Uzun süredir Formula 1 pistlerine geri döneceği hakkında haberler çıkan efsane Alman pilot Michael Schumacher, Mercedes GP takımıyla anlaşacağını açıkladı.**

Mercedes GP yetkilileri yaptığı açıklamada yedi kez dünya şampiyonu Michael Schumacher'in üç yılına sözleşme imzaladığını açıkladı. 41 yaşına girecek olan Alman pilotun adı uzun süredir Mercedes-Benz'in satın aldığı Brawn GP ile anılıyordu. Üç yıllık aradan sonra F1'e dönüşü ile ilgili açıklamada bulunan Schumacher "Açıkçası motivasyonumun iyi olduğunu düşünüyorum. Kasım ayında yarışma ihtimalin konusunda Ross Brawn'dan bir telefon aldım. Mercedes de konuya dahildi ve kendimi harika hissettim. Asla yarış pistini terketmedim. 2006 sezonu sonunda F1'den ayrıldığımda yorgundum fakat üç yıllık ayrılığın ardından şimdi bütün enerjimle geri döndüm. kendimi harika hissediyorum ve artık ciddi işler için hazırım" açıklamasını yaptı.

Geçtiğimiz sezon Schumacher'in geri dönüşü Felipe Massa'nın sakatlanmasının ardından ciddi bir boyut kazansa da yedi kez dünya şampiyonu pilotun motosiklet yarışında geçirdiği ciddi kaza ve boynunda meydana ge-

len çatlak sonrası oluşan ağrıları Alman pilotun hevesini kursağında bırakmıştı. Bu konuya da açıklık getiren Schumi, "Son kez karar vermeden önce kendimden emin olmak istedim ve boyun konusunun gelecekte yüzde 100 sorun olmayacağını söyleyebilirim" cevabını verdi.

Daha önce 1990 ve 1991 yıllarında DTM'de Mercedes-Benz adına yarışan Michael Schumacher'in verdiği kararla Mercedes GP'nin pilot kadrosu Alman pilotlardan oluşacak. Almanların çiçeği burnunda takımı daha önce genç Nico Rosberg ile anlaştıklarını açıklamıştı.





# Şampiyonlar kupalarını aldılar

Geçtiğimiz sezonu şampiyon olarak noktalayan pilotlar TOSFED'in düzenlediği Şampiyonlar Gecesi'nde kupalarına kavuştular.

**Yazı: Gürkan Çağlar - Fotoğraflar: Arman Bedikyan**

Her yıl olduğu gibi bu sene de Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu tarafından geleneksel olarak yapılan "Şampiyonlar Gecesi" 21 Aralık tarihinde Ceylan Intercontinental Oteli'nde gerçekleştirildi. Ödül töreni öncesinde yapılan kokteylde sezon boyu ter döken yarışmacısından, yöneticisine, gözetmenlerinden biz medya mensuplarına kadar herkes birbiri ile geride kalan sezon ve gelecek planları hakkında sohbet etme imkanı buldük. Sohbet ettiğim çoğu kişinin ortak fikri, sporun duraklama hatta gerileme dönemine gittiği ve geride kalan sezondan pek zevk almadığı yönündeydi.

## Figüran olduğumuzu gördük

Balo salonuna ödül töreni için geçip bir yandan yemeğimizi yiyerek, yan gözle de ödül alanları takip ettik. Kupa törenine geçmeden önce Başkan Mümtaz Tahincioğlu'nun realite ve gelecek için her şeye rağmen umutlu temennilerle dolu uzun konuşmasını dinledik. Daha sonra ise adet olduğu üzere sezon boyu destek veren kulüplere ve sponsorlara şükran plaketleri verildikten sonra sıra medyaya geldi. Bu plaketler dağıtılırken TOSFED'in medyaya bir anlamda bakış

açısını da görmüş oldum. Biri sporun başkanının idareci olduğu kulübün TV Kanalı, öbürü ise devlet kanalına verilen plaketlerin ardından bir aylık otomobil dergisi ile günlük yüksek tirajlı gazeteyle şükran plaketleri verildi. Neredeyse her yarışa yıllardır giden ve bu uğurda sayısız özveride bulunan başta meslek büyüklerim ve bizlerin sporun federasyonunun gözünde bir plaket alacak kadar değerimizin olmaması düşündürücüydü. Umarım 2010 sezonundan itibaren TOSFED, bu sporun "gerçek" medyasının

farkına varır...

## Lassa ve Delta takımları törene katılmadı

Törende 2009 sezonunu Türkiye Şampiyonu veya Birincisi olarak kapatan sporcuların yanı sıra, ülkemizi yurt dışında temsil eden sporcularımız ile Özel Kupa şampiyonları da kupalarına kavuştular. Bu esnada Lassa ve Delta takımlarının ekip olarak ödül törenine tavrı olarak katılmadıkları haberi alındı. TOSFED ile bu ekiplerin arasındaki itilafın sebebi olarak ise, daha sonra takım direktörleri Volkan Işık'ın törene davet edilmemesi olduğu öğrenildi.







# İlk yarışta kupa Antalya'ya gitti

2009 Castrol İstanbul Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışında zafere Mustafa Söylemez – Cem Bakançocukları ekibi ulaştı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**Yeniden parkurlara dönen Aras Dinçer'in co-pilotluğunda yarışan Menderes Okur ikinci oldu.**



**3 GE sponsorluğunda yarışan Murat Günarslan yeniden parkurlara merhaba dedi.**

Üç yılın ardından yeniden İstanbul'un Anadolu Yakası'nda düzenlenen İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı oldukça soğuk ve yağmurlu bir havada düzenlendi. Bu olumsuz hava şartlarına rağmen İstanbul'un "cefakar" ralli seyircileri yine seyirci noktalarında yerlerini aldı. Yarışa doğru giderek şiddetini artıran yağmurların İSOK etabını kullanılmaz hale getirtmesi yüzünden organizasyon tarafından alınan kararla sadece

Castrol etabı start alan 48 ekip tarafından üç kez geçilecekti. Üç özel etabın ikisinde en iyi zamanları elde eden Mustafa Söylemez yarış sonunda birinciliği elde ederken, her sene olduğu gibi geleneği bozmayarak yarışa eşi Çağla ile katılan Güven Bostancı ise Antalyalı rakibinin 1,6 saniye gerisinde ikinci olarak kalan yarışlarda sıkı bir çekişmenin sinyallerini verdi. Beş yıl önce İstanbul Rallisi'nde geçirdiği ağır kaza sonucun-

da yarışmaya ara veren Aras Dinçer'in yeniden döndüğü sağ koltukta kendisine eşlik ettiği Menderes Okur ise üçüncü sırada yer alarak podyumu tamamladı. Son yıllarda dikkat çeken genç piltolardan olan ve eski yarışçılardan Azmi-Beyza Avcıoğlu'nun oğlu olan Orhan Avcıoğlu ise Ford Fiesta ST otomobiliyle güçlü otomobillerin arasında dördüncü sırada finiş geldi. Genç pilot bu derecesiyle aynı zamanda "En iyi genç sü-

***CASTROL İSTANBUL  
MAHALLİ RALLİ  
ŞAMPİYONASI'NIN İLK  
YARIŞI OLDUKÇA ZOR  
HAVA KOŞULLARI ALTINDA  
DÜZENLENDİ.***





**Tolga Şansal, Nissan Sunny ile objektiflere güzel görüntüler verdi.**

rücu'' kupasını da almaya hak kazandı. Beyaz renkli ve sponsorsuz Mitsubishi Lancer Evo9'ları ile yarışan pilotlardan Ömer Erdem beşinci, Alparslan Çukurova ise altıncı olarak ralliyi tamamlarken, Yunus Kolcu – Muhammet Bozkurt ekibi ise yedinci sırada finişe gelerek N/3 sınıf kupasını aldılar.

#### **Yeni katılımlar dikkat çekti**

2009 Castrol İstanbul Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı, yeni ve değişik ekiplerin de katılımına sahne oldu. Parkurların tecrübeli ve hızlı isimlerin-

den Alptekin Işıkalp, Avustralya'ya yerleşmek için gün sayan Ersan Alkır'ın co-pilotluğunda yarışa katılıp Sınıf A/6 kupasını kazandı. Sezon içinde sponsor problemi yüzünden yarışamayan Murat Günarşlan ise 3GE İletişim, Unifree ve AGT'nin desteği sayesinde yeniden Citroen Saxo ile start alırken, üç yıl sonra revizyondan geçirilen Nisan Sunny GTI'ı ile Tolga Şansal da Yavuz Harani ile parkura çıktı. Şansal-Harani ikilisi yasak alanda benzin ikmali yaptığı için diskalifiye edilirken, daha sonra ekibin başvurusu sonrasında TOSFED tarafından



**Ersan Alkır ile yarışan Alptekin Işıkalp, Citroen C2 ile A/6 birincisi oldu.**



**Sena Özge Aydın, İzmit'i mahalli yarışta başarı ile temsil etti.**





“Picasso” Ahmet Koçkaya, şampiyonada Fiat Palio ile mücadele ediyor.

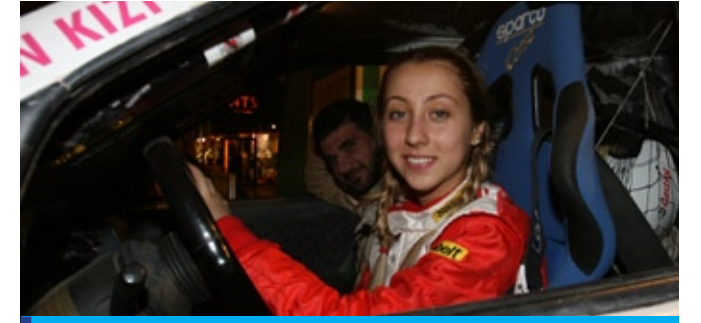


Yunus Kolcu yarış sonu podyumda N/3 kupasını kaldırırken mutluydu.

*SEZONUN İLK  
MAHALLİ RALLİSİNE  
KATILIM OLDUKÇA  
YÜKSEKTİ.*



İzmir'den yarışa katılan Kemal Çetinkaya şanssızlıklarla mücadele etti.



Burcu Burkut Erenkul bayanlar klasmanında mücadele etti.

belirlenen benzin istasyonlarında yakıt ikmali yapılabileceği kararı çıktı. Ayrıca bayan ekiplerin çokluğu da bu yarışta dikkat çekti. Serpil Pak – Merve Hasbay ekibi Ford Fiesta ST ile start alırken, Bursa'dan yarışa katılan Burcu Çilingir Ürkmez ve “Pinky Palio” lakaplı otomobili ile Burcu Burkut Erenkul, Roya Angejheidari şampiyonada mücadele ettiler. Ayrıca DEW sponsorluğunda İzmit'den katılan Sena Özge Aydın – Hülya Morgil ekibi de Opel Astra ile ilk mahalli yarış-

larından Bayanlar ikincisi olarak ayrıldılar. Askerliği nedeniyle bir süre parkurlardan uzak kalmak zorunda kalan Adil Küçüksarı ise Renault 11 Flash ile start alarak yarışın en büyük sürprizini yaptı. Genç pilot üç etabın ardından Grup H kupasını kazanmayı başardı. Klasikler sınıfında Opel Kadett GTE ile yarışan Kemal Gamgam birinciliği kazanırken, Viaport'da kurulan finiş takına start alan 48 ekibin 37'si ulaştı.

#### 1. Castrol İstanbul Mahalli Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot - Co-Pilot	Otomobil	Zaman
1. Mustafa SÖYLEMEZ – Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	08:02.9
2. Güven BOSTANCI – Çağla BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	08:12.6
3. Menderes OKUR – Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer Evo 9	08:22.4
4. Orhan AVCIOĞLU – Burak AKÇAY	Ford Fiesta ST	25:43.3
5. Ömer ERDEM – Erhan AKPINAR	Mitsubishi Lancer Evo 9	26:23.8
6. Alparslan ÇUKUROVA – Burçin KORKMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	27:06.0
7. Yunus KOLCU – Muhammet BOZKURT	Ford Fiesta ST	27:31.5
8. Alptekin IŞIKALP – Ersan ALKIR	Citroen C2 VTS	28:01.1
9. Bora KABATEPE – Cengiz KABATEPE	Ford Fiesta ST	28:22.8
10. Bülent GÜRKAN – Burak KOÇOĞLU	Ford Fiesta ST	28:31.7



# İkinci raund Bostancı çiftinin oldu

2009 Castrol İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nın ikinci yarısını Güven – Çağla Bostancı ikilisi kazandı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Castrol İstanbul Ralli Şampiyonası'nın 48 kayıtlı sezonun katılım rekoru kırılan ilk ayak rallisinin ardından gözler 15 gün sonra yapılacak ikinci raunda çevrilmişti. 27 Aralık Pazar günü sabahı hava şartları ilk yarışa nazaran daha iyi görünüyordu. Parkurun yapıldığı gökyüzündeki ılık hava, gelmesi muhtemel daha çok seyircinin de habercisiydi. Yarışın yapılacağı hafta içinde organizatör İstanbul Otomobil Kulübü İSOK'un yerel yönetimlerle birlikte sergiledikleri yoğun çaba sonucunda ilk yarış geçilemeyen İSOK etabı da yarışmaya hazır hale getirildi. Bu kez tüm şartlar olumlu görünüyor ve sıkı bir çekişmenin de olması bekleniyordu.

### Zirve mücadelesi dört çekerler arasında geçti

Beş özel etaptan oluşan rallide zirve için tüm mücadele ilk yarışta olduğu gibi Güven Bostancı, Menderes Okur ve Mustafa Söylemez arasında yoğunlaştı. Son özel etaba rakibi Mustafa Söylemez'in 7.9 saniye ardında ikinci sırada giren Bostancı, bu özel etapta rakibini 11 saniye farkla geçerek zafere ulaşmayı başardı. Güven-Çağla Bostan-

*CASTROL İSTANBUL MAHALLİ RALLİ ŞAMPİYONASI'NIN İKİNCİ YARIŞINDA 54 EKİP START ALDI. BU SAYEDE YARIŞ, 2009'UN EN ÇOK START ALINAN RALLİSİ OLARAK KAYITLARA GEÇTİ.*



**Göзалıcı renkteki otomobiliyle Menderes Okur - Aras Dinçer ekibi bu kez ikinci oldu.**





**Bülent Gürkan yarışın ardından N/3 birincilik kupasını almayı başardı.**



**Ahmet Koçkaya son etaptaki zıplamada Palio'sunun limitlerini zorladı.**

cı çifti kazandıkları bu birincilikle şampiyona liderliğine de yükselmiş oldu. Menderes Okur – Aras Dinçer ekibi bu kez Bostancı'ların ardında 3 saniye farkla ikinci sırada finiş gelirken, ilk yarışın galibi Mustafa Söylemez ise podyumu tamamlayan son pilot oldu. Yarış otomobili Mitsubishi Lancer Evo9'u şampiyona başlamadan önce Cem Özdemiroğlu'na satan Mustafa Söylemez, Tok Sport'dan kiraladığı otomobille mahalli şampiyonada yer alıyor. Ömer Erdem bu kez dördüncü olarak finişe gelirken, son ya-



**Fiat Palio ile Kerem Olaç Ankara Üniversitesi'ni yarışta temsil etti.**

rışta hedefinin artık podyuma çıkmak olduğunu söyledi. Dört çeker otomobille ikinci yarışında istikrarlı bir tempo tutturarak Alparslan Çukurova, beşinci sırada yarışa noktalandı. Grup A kategorisinin galibi Antalya'dan yarışa katılan ve tek dizel ralli otomobilinin pilotu Mehmet Pınarbaşı olurken, Grup H kategorisinin lideri de Renault 19 16S ile mücadele eden Ümit Kemal Coşkun oldu. Gençler Kupası bir kez daha Orhan Avcıoğlu'na giderken, Bursalı Bülent Gürkan da Ford Fiesta ST ile N/3 sınıfı kupasını kaldırdı.





**Murat Günerslan ikinci yarışta ilkenden daha hızlı gözükte.**



**Roya Angejheidari Bayanlar Kupası'nı kazanan pilot oldu.**

Roya Angejheidari yarışın bayanlar birincisi olan ismiydi. Start alan 54 ekibin 29'u finişe ulaşmayı başardı. Yarışta start alan üç otomobil de finişe ulaşamazken,



**İzmitli Ferhat Tanrıbilir Ford Fiesta'sı ile yarışta yer aldı.**

altı yıllık aranın ardından parkurlara dönen Murat Aygündüz, Peugeot 205 GTI'ı ile Grup H Kupası'nı kazanmayı başardı.



**Kemal Çetinkaya bu kez şeytanın bacağı kırarak N/2 birincisi oldu.**

## 2. Castrol İstanbul Mahalli Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot - Co-Pilot	Otomobil	Zaman
1.	..... Güven BOSTANCI - Çağla BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	32:51.0
2.	..... Menderes OKUR - Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer Evo 9	32:54.0
3.	..... Mustafa SÖYLEMEZ - Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	32:54.9
4.	..... Ömer ERDEM - Erhan AKPINAR	Mitsubishi Lancer Evo 9	33:46.5
5.	..... Alparslan ÇUKUROVA - Burçin KORKMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	34:36.4
6.	..... Mehmet PINARBAŞI - Bora YEĞİN	Fiat Grande Punto R3D	36:39.0
7.	..... Orhan AVCIOĞLU - Burak AKÇAY	Ford Fiesta ST	37:01.4
8.	..... Bora KABATEPE - Cengiz KABATEPE	Ford Fiesta ST	37:17.6
9.	..... Bülent GÜRKAN - Burak KOÇOĞLU	Ford Fiesta ST	37:20.7
10.	... Halim ÖZAL - Yılmaz TOK	Citroen C2 VTS	37:27.6



## 2010 da S2000'ler S-WRC'de yarışacak

FIA Dünya Ralli Şampiyonası'nda Super 2000 otomobillerin pilotları için düzenlenecek olan S-WRC kategorisinin 2010'da başlayacağını açıkladı. S-WRC için Dünya Ralli Şampiyonası'na dahil 10 ralli belirlendi ve puan almak için yarışmacıların, ikisi Avrupa dışında olmak üzere yedi rallide start almaları gerekiyor. Yeni kategori daha önce hem S2000 hem de Gr N4 otomobilleri için açık olan PWRC'yi her biri kendi FIA ünvanını almak üzere ikiye bölüyor. FIA Dünya Motorsporları Konseyi, Dünya Ralli Şampiyonası için teknik ve güvenlikle ilgili yeni kararlar da aldı. 2011'den itibaren yeni homologe olacak olan S2000 otomobillerde sadece 1600 cc turbo motor kullanılacak. 2010'dan itibaren FIA'nın sekiz yıldır geliştirmekte olduğu kaskı tüm FIA öncelikli pilotlar ve co-pilotları zorunlu olarak kullanacaklar. Bu yeni kask pilotları kaza anındaki çarpmalarda en üst düzeyde koruyacak şekilde geliştirildi. 2010 sezonunun 3 rallisi olan Ürdün, Bulgaristan ve Finlandiya Rallileri'nin tarihleri de kesinleşti. 2010 için kabul edilen son takvim şu şekilde oluştu:

- |                           |                   |
|---------------------------|-------------------|
| 1. ....İsveç .....        | 12-14 Şubat       |
| 2. ....Meksika .....      | 5-7 Mart          |
| 3. ....Ürdün .....        | 1-3 Nisan         |
| 4. ....Türkiye .....      | 16-18 Nisan       |
| 5. ....Yeni Zelanda ..... | 7-9 Mayıs         |
| 6. ....Portekiz .....     | 28-30 Mayıs       |
| 7. ....Bulgaristan .....  | 9-11 Temmuz       |
| 8. ....Finlandiya .....   | 29-31 Temmuz      |
| 9. ....Almanya .....      | 20-22 Ağustos     |
| 10. ...Japonya .....      | 10-12 Eylül       |
| 11. ...Fransa .....       | 30 Eylül - 3 Ekim |
| 12. ...İspanya.....       | 22-24 Ekim        |
| 13. ..İngiltere .....     | 11-14 Kasım       |

## FIA Şampiyonları kupalarını aldılar

Monako'da gerçekleştirilen FIA Gala Gecesi'nde 2009 şampiyonlarına kupaları verildi. FIA Formula1 Dünya şampiyonasında yaşanan müthiş finalin ardından Jenson Button ve Ross Brawn sürücüler ve markalar klasmanı kupalarını almak üzere sahneye çıktı. FIA Dünya Ralli Şampiyonası'nda son yarışa kadar taşınan şampiyonluk ödülünü kazanan isim değişmedi. Üst üste altıncı kez şampiyonluğa ulaşan Fransız Sebastien Loeb'un yanı sıra Citroen de markalar klasmanını zirvede bitirerek ödül aldılar. FIA Dünya Binek Otomobiller Şampiyonası'nda ise Gabriele Tarquini şampiyonluk ödülünü aldı. İtalyan pilot 47 yaşında şampiyon olarak FIA şampiyonalarında bu ünvanı kazanan en yaşlı pilot ünvanını kazanmıştı. Öte yandan bu şampiyonluk SEAT'ın da iki yıl üst üste markalar klasmanında şampiyon olmasına yardım etti.



## 2012'den itibaren MotoGP'de motorlar 1000 cc olacak

2012'de MotoGP'nin 1000cc'ye çıkarılması kararını onayladı. Yazdan beri tartışılan fikir, sonunda FIM tarafından yeşil ışık aldı. Bu sayede 2012 sezonundan itibaren yarışan motorlar 800cc'den dört silindirli 1000cc'ye çıkarılacak. FIM başkanı Vito Ippolito, detayların yakında açıklanacağını da söyledi. 1000cc hacimli motorların



sporun geleceği açısından en isabetli seçim olacağını söyleyen Ippolito, ayrıca bunun Dünya Superbike Şampiyonası ile aralarında herhangi bir ihtilafa da yol açmayacağını belirtti. 1000cc'ye geçişin MotoGP takımlarını memnun edeceğine inanan Ippolito, "MotoGP mensuplarının isteği bu yönde, esasında motorun 1000, 1200 ya da 750cc olması pek mühim değil. Önemli olan, istenilen motora sahip olunabilmesi. Ayrıca bana göre MotoGP ve Superbikes farklı taraftar kitlelerine hitap ediyor. Bu sebeple, MotoGP'de 1000cc kullanılması problem teşkil etmeyecektir" açıklamasını yaptı.



## Kimi Raikkonen, Citroen Junior takımı ile anlaştı

Ferrari ile sözleşmesini feshettikten sonra kariyerinin geleceği hakkında uzun süredir çeşitli spekülasyonlar yapılan Kimi Raikkonen, rallide karar kılarak Citroen Junior takımı ile anlaştığını açıkladı. 2007 Dünya F1 Pilotlar Şampiyonu olan Kimi Raikkonen, yeni takımında 2010 sezonunda Citroen C4 WRC ile yarışacak, Fin pilota takım arkadaşı olarak Fransız Sebastien Ogier eşlik edecek. Basına açıklama yapan Fin pilot. "Formula 1'in ardından kariyerimin önemli bir bölümünde ralli mücadelesinde yer almak istedim. Red Bull sayesinde serinin en iyi aracı olan Citroen C4 ile yarışma imkanı buldum. Bu durum çok yeni olduğu kadar çok da heyecan verici. Şimdiden yerimde duramıyorum." şeklinde konuştu. Citroen Junior takımını oluşturan Raikkonen 2010'da 13 WRC yarışından 12'sinde yer alacak olup, yalnızca Yeni Zelanda Rallisi'ne katılmayacak.



## Sofuoğlu isyan etti

2007 yılının Dünya Supersport Şampiyonu Kenan Sofuoğlu, TSYD'de düzenlediği basın toplantısıyla medyanın karşısına çıktı. İstanbul Park pistinin işletme haklarını elinde bulunduran Bernie Ecclestone'un 2010 yılının ardından Formula 1 yarışlarının düzenlenmesi için gerekli ödeme miktarını 13,5 milyon dolardan 26 milyon dolara çıkarmasına tepki gösteren Sofuoğlu, İstanbul Park'ta yılda bir kere sadece Formula 1 düzenlenmesi için böylesi yüksek bir meblağın ödenmesine karşı çıktığını belirtti. Kenan Sofuoğlu yaptığı açıklamada: "Ben Formula 1 yarışlarının Türkiye'de yapılmasına karşı çıkmıyorum, ama Formula 1'e hak ettiğinden daha fazla para verilmesine gerek yok. Formula 1 de gelsin ancak Türk sporcuların yarıştığı bir serinin Türkiye'ye gelmesi daha önemlidir. Umarım benim yarıştığım Supersport serisine de gereken önem verilir ve ülkemde yarışma imkanı bulurum" açıklamasını yaptı.

## Subaru 2010'da IRC'de yarışacak

Subaru'nun gelecek yıl Grup N Impreza ile IRC'de yarışacağı açıklandı. IRC'nin Genel Müdürü Macello Lotti, Subaru'nun katılımıyla ilgili "Subaru yarışmacılarına her gün daha büyük ve daha iyi hale gelen IRC ailesine hoş geldin diyoruz. Subaru motor sporunda bir efsane isim. Subaru'nın stratejisi IRC'nin felsefesiyle mükemmel bir şekilde uyuyor ve bizim rallilerimizin Subaru takımlarına sayısız başarı ve güçlü uluslararası medya görünümü sunacağından eminiz." açıklamasını yaparken, Subaru'nun Motorsporları Müdürü Shigeo Sugaya ise "Üç yıl önce oluşturulmasından bu yana dikkatle takip ettiğimiz IRC'ye katılacağımız için çok mutluyuz. IRC bizim müşteri aktivitelerimizi geliştirmemiz için ideal bir arena sunuyor. Dünya'da yaklaşık 1000 Subaru otomobili yarışıyor, bu IRC tarafından vitrine çıkarılan ünlü rallilerde yer almak için ve bununla beraber gelen mükemmel promosyondan yararlanmak için müşterilerimize büyük bir fırsat olacak" şeklinde konuştu.





## e-otodergi okuyucu sayıları

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



www.

***e-otodergi***.com

Kasım 2008 sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz.

**e-otodergi**'ye göstermiş olduğunuz ilgi nedeniyle teşekkür ederiz.

**Şubat 2010** tarihli 20'nci sayımız, **2 Şubat 2010** tarihinde yayına girecektir.