

WWW.

ŞUBAT 2010

SAYI:20

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ

## MERCEDES-BENZ E 250 CGI COUPE



YENİ FORD FOCUS

• PEUGEOT 5008

• VW POLO

• LAND ROVER 2010 KOLEKSİYONU

• FIAT PUNTO EVO

• HYUNDAI i30 CW

## Ok yaydan çıktı

e-otodergi için, başka hiçbir otomobil dergisinin yapmadığı bir şeyi yapıyor, her sayımızın en son sayfasında, hangi sayımızın kaç kişi tarafından download edildiğini açıklıyoruz. Bu yazımda internet ortamında yaşanan bir gerçeği açıklayacak ve o tablodaki rakamların eksik olduğunu ortaya koyacağım. Konu şu: e-otodergi'nin her sayısı, bizim server'ımızda kayıtlı bir linkten ibaret. Bu linke tıklayarak herkes, o sayıyı bizim server'ımızdan ücretsiz olarak indiriyor. Biz de indiren kişi sayısını server'ımızdaki detaylı istatistik raporundan okuyup açıklıyoruz. Ancak, bazı okuyucularımız, bunu neden yaparlar bilinmez, e-otodergi'yi indirip farklı server'larda (çeşitli paylaşım siteleri) yayınlıyorlar. Biz de doğal olarak, farklı server'lardan indirilen e-otodergi'leri saymıyoruz. Bunun sonucunda da, size sadece bizim server'ımızdan indirilen e-otodergi sayısını verebiliyoruz. Kısacası bizim verdiğimiz download sayısı, "e-otodergi'nin "en az" o kadar kişi tarafından indirildiğini" anlatıyor. Bir diğer önemli bilgi de, bizim her sayımızın her zaman yayında olması. Örneğin şu an, ilgili linke tıklayarak e-otodergi'nin Temmuz 2008 tarihli ilk sayısını dahi indirebilirsiniz. Bizi yeni keşfeden okuyucularımız, arama motorlarından bularak ya da bize e-mail atıp isteyerek eski sayılarımızın linklerine ulaşarak indiriyorlar. Bunun sonucunda da, download sayılarımızı geriye dönük olarak da arttırıyoruz. Son olarak, erişim konusuna gelmek istiyorum. Kulağımıza gelen bilgilere göre birçok şirkette bir kez indirilip, şirket server'ına konulup yüzlerce kişi tarafından okunuyoruz. Kısacası her yeni sayıyı yayına verdiğimizde, bir nevi ok yaydan çıkmış oluyor ve e-otodergi internet sonsuzluğunda hızla yayılıyor. Bize de ancak tespit edebildiğimiz indirilme sayılarını açıklamak kalıyor. Ama o bile bizi Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi yapmaya yetiyor.

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

## Trafik kültür başkenti

Kültür. Bu kelime İstanbul'un 2010 yılı Avrupa Kültür Başkenti seçilmesiyle (2010 yılı için iki Avrupa Kültür Başkenti daha var, biri Almanya'nın Essen, diğeryse Macaristan'ın Pecs şehri) günlük hayatta daha çok karşımıza çıkan bir sözcük oldu. Kelime anlamı olarak kültür birden fazla anlama geliyor. Türk Dil Kurumu sözlüğünde kültür kavramı için; tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan tüm maddi ve manevi değerler, bir topluma veya halk topluluğuna ait düşünce ve sanat eserlerinin bütünü, bireyin kazandığı bilgi gibi birden farklı açıklamalar yapılıyor.

Tabi İstanbul'da toplumsal kültür anlamında bir dejenerasyon olsa da, düşünce ve sanat eserleri olarak Türkiye'nin diğer yerlerinden daha ileride olduğu bir gerçek. Ama konuya kentli olma kültürü olarak bakarsak, İstanbul'un ve İstanbul'da yaşayanların ne kadarının kent kültürünü benimsemiş olduğu tartışılabilir. Mesela metro, otobüs vs. tarzda bir toplu taşıma aracında güzergah şeması olmaması bir kültür meselesidir. Tabi otobüse binenlerin araca sırayla binmesi de bir kültür meselesi. Kültür-sanat aktiviteleri yönünden bakarsak İstanbul'un bu konuda Avrupa'nın ilk akla gelen yeri olmadığı da bir gerçek. İnsan, İstanbul bu haliyle bile Avrupa Kültür Başkenti olabiliyorsa, trafik kültürü başkenti de olabilir diye düşünüyor. Çünkü İstanbul'da trafik kültüründe yeri olmayan (sis olmayan havada sis farı yakmak, sinyal kullanmamak) birçok davranışı görebilmemiz mümkün. Avrupa Komisyonu'nun bunda sonraki hedefi Avrupa Trafik Kültürü Başkenti seçimi olmalı.

Mutlu bir ay dileklerimle.

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



**HABERLER**

- 05** Yeni Ford Focus
- 13** Türkiye akaryakıt pazarı
- 14** 2009 üretim ve ithalat
- 16** Hafif ticari araç satışları
- 18** 2009 otomobil satışları

**İLK SÜRÜŞ**

- 22** Peugeot 5008 1.6 HDi

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 39** Fiat Punto Evo 1.4 Fire Dualogic
- 42** Renault Megane Sport Tourer  
1.5 dCi 105 HP
- 47** Mercedes-Benz E 250 CGI Coupe
- 54** Volkswagen Polo 1.6 TDI 90 HP
- 57** Chevrolet Epica 2.0 Dizel LT A/T
- 61** Hyundai i30 CW 1.6 CRDi Otm.
- 65** Toyota Corolla Otm 1.6 VVT-i Dual

**FOTO TEST**

- 68** Peugeot 107 1.0 2-Tronic

**08****HABER**

Renault Wind

**ADVERTORIAL**

- 26** Land Rover 2010 Koleksiyonu

**MOTORSPORLARI**

- 72** 3. Castrol İstanbul Mahalli Rallisi
- 75** İstanbul Ralli Şampiyonası  
değerlendirme
- 78** IRC Monte Carlo Rallisi

**MODİFİYE**

- 83** Hamann Thunder

# e-otodergi

ŞUBAT 2010 - SAYI 20

**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**  
[suatkoksall@gmail.com](mailto:suatkoksall@gmail.com)

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

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

**Katkıda Bulunan**

**İsa Demir, Eren Tekin**

**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.



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

## Macera aramayanlar için.

Amerika'nın en saygın güvenlik derecelendirme kuruluşu NHTSA NCAP'te aldığı 5 yıldızla ve diğer seçkin güvenlik ödülleriyle yeni Santa Fe, şimdi çok daha sağlam bir seçim.

Yeni Santa Fe'yle şehir içinde ve şehir dışında her türlü macerayı yaşayabilir ama beklenmeyen bir macerayla asla karşılaşmazsınız. Sağlam bir 4x4 arayan herkese duyurulur.

### Yeni **SANTA FE**

#### Yeni Santa Fe'nin baştan çıkaran özellikleri:

- ABS / EBD / TCS / ESP Aktif Güvenlik Sistemleri
- Devrilme sensörlü perde hava yastıkları
- Sürücü, ön yolcu, ön ve yan hava yastıkları
- Kapı içi çelik emniyet kırımları
- Darbe emici tamponlar
- Yüksek performanslı motor 2.2 lt 197 PS
- Düşük yakıt tüketimi
- Akıllı anahtar
- Start / Stop düğmesi
- Xenon far ve far yıkayıcı
- Dikiz aynası üzerinde geri görüş kamera ekranı
- 6 kademeli şiftronic vites TPMS lastik basıncı kontrol sistemi
- Supervision gösterge paneli
- 5 yıl garanti





# Yeni Focus global model olacak

Fotoğrafları basına dağıtılan yeni Ford Focus, artık Amerika ve Avrupa için farklı değil, yüzde 80 oranında aynı otomobil olacak.

Yeni jenerasyon Ford Focus, Detroit'te gerçekleştirilen Uluslararası Kuzey Amerika Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Türk tasarımcı Murat Güler'in imzasını taşıyan yeni Focus'un en önemli özelliği, eskisi gibi Amerika ve Avrupa pazarları için farklı tasarım ve özelliklere sahip olmaması. Yeni jenerasyonda kullanılan parçaların yüzde 80'i tamamen aynı. Focus'u global pazarda tek model yapma kararı alan Ford, böylece maliyeti de dizginleyebilecek.

Yeni Focus Almanya (Saarlouis), Amerika Birleşik Devletleri (Michigan) ve Çin'de (Chongqing) üretilecek. Otomobil, Ford'un Köln yakınlarındaki Merkenich'te bulunan küçük ve kompakt otomobil geliştirme merkezinde tasarlandı. Otomobilin güç üniteleri ise İngiltere-Dunton'daki merkezde geliştirildi. Tasarım aşamasında Ford'un tüm modellerinde gördüğümüz kinetik dizayn öğelerine yer verilen yeni Ford Focus, şirket yetkililerinin tanımlamalarına göre "dururken dahi gidiyormuş gibi görünen" bir otomobil.





Yeni Focus'un fotoğraflarına bakıldığında, yeni Fiesta modeliyle yakalanan yeni dinamik görünümün, Focus modeliyle devam ettirildiği görülüyor. Ön görünümde, sağ ve sol tarafta yer alan küçük üçgen parçalar, motor kaputu üstündeki çizgilerin tampona kadar uzatılmasının bir sonucu olarak oluşmuş ve otomobile sportif bir görünüm sağlıyor. Yandan bakıldığında, arka tarafa gidildikçe yükselen bel çizgisiyle dikkat çeken yeni Focus'un stop lambaları çok farklı tasarıma sahip.

İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesinin üst düzeyde olduğu belirtilen yeni Ford Focus'un, geliştirilmiş direksiyon ve süspansiyon sistemleri sayesinde, konforlu bir sürüşün yanı sıra, sınıfında referans olduğu başarılı yol tutuş özelliklerini de devam ettirdiği belirtiliyor. Şirketten verilen bilgilere göre; yeni Ford Focus'un benzinli ve dizel motor seçenekleri, yüzde 10-20 arasında daha düşük yakıt tüketimi ve karbon salınımına sahip. 1.6 litrelik 4 silindirli EcoBoost turbo motorun (DI), Focus'un

en çok tercih edilecek versiyonlarından biri olacağı tahmin ediliyor. Ancak 1.6 litrelik Duratorq TDCi motor da, hem performans hem de düşük yakıt tüketimi-karbon salınımı konularında son derece iddialı olacak.

Detroit'te gerçekleştirilen Uluslararası Kuzey Amerika Otomobil Fuarı'nda (NAIAS), aynı anda hem 5 kapılı hatchback hem de 4 kapılı sedan karoserleri tanıtıldı. Otomobilin Avrupa'daki satışı 2011'in ilk çeyreğinde başlayacak.

*ARKADAN BAKILDIĞINDA MEGANE HATCHBACK'LE BENZERLİK DİKKAT ÇEKİYOR.*







Soldan sağa: Emre Anamur - Gürkan Çağlar - Tarık Akagün

## Sandero ile 100 gün tamamlandı

e-otodergi'nin kardeş yayını olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) otomobil haber sitesi, Türkiye'de bir ilke imza attı. İlk kez bir otomobil, 100 günlük testi boyunca her akşam, günlük tadında yazı ve fotoğraflarla raporlandı. 5 Ekim 2009-12 Ocak 2010 tarihleri arasında gerçekleştirilen bu farklı testte, aracı Emre Anamur, Tarık Akagün, Gürkan Çağlar ve

Suat Köksal, hem şehir içi hem de şehirlerarası yollarda kullandılar. Hesaplı fiyatının karşılığında Türkiye yollarına uygun sağlam yapısı, konforlu süspansiyon sistemi ve düşük yakıt tüketimiyle dikkat çeken Dacia Sandero 1.5 dCi, 100 günün toplamında 15.510 km yol yaptı. Aracın ortalama yakıt tüketimi ise 5.2 lt/100 km olarak gerçekleşti.

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN

START

[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

# Şehirli roadster: Renault Wind

Cenevre Otomobil Fuarı için geri saymaya başladığımız şu günler, Renault fuarda sergileyeceği roadster modelinin fotoğraflarını basına dağıttı. Bu yıl kapılarını 4 Mart tarihinde açacak olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda Renault standını yeni bir roadster süsleyecek. Renault Wind adlı roadster, 3.83 metre uzunluğa ve iki kişilik iç mekana sahip. Elektrikli tavanı sadece 12 saniyede açılarak/kapanarak coupe'den cabrio'ya

ve cabrio'dan coupe'ye dönüşebilen otomobilin bagaj hacminin 270 litre olduğu belirtiliyor. Bagaj hacminin en ilginç yönü ise, bu hacmin tavan açık ya da kapalıyken değişmemesi. Çünkü bilindiği gibi, elektrikli tavana sahip araçlarda, cabrio kullanım sırasında tavan bagaja girer ve buradaki hacmi önemli oranda azaltır. Renault Wind'le ilgili diğer bilgilerin, Cenevre Otomobil Fuarı'nda verileceği açıklandı.

*RENAULT WIND'IN DİKKAT ÇEKİCİ ÖZELLİĞİ,  
ELEKTRİKLİ AÇILAN-KAPANAN TAVANIN  
BAGAJ HACMİNE ETKİ ETMEMESİ.*







## Chevrolet Aveo RS tanıtıldı

GM markalarından olan Chevrolet, 138 HP gücündeki yeni konsepti otomobili Aveo RS'i Detroit'te sergiledi. Aveo RS, mevcut Aveo modelinden daha uzun ve geniş iç mekana sahip. Malzeme kalitesi artırılan otomobilde ön ızgara tasarımı, ön farlar ve stop lambaları, Chevrolet tasarım dilini vurguluyor. Aveo RS'in ön kısmı daha keskin ve sportif bir şekilde aşağıya doğru eğimlendirilmiş, geriye doğru alçalan tavanıyla da agresif görünümlü bir imaj yaratılmış.



## Yeni Spark bayilerde

Chevrolet Spark, Euro 5 normlarını karşılayan 1.0 ve 1.2 litrelik benzinli motor seçenekleri ve 24.106 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Spark, ABD, Latin Amerika, Kore, Çin ve Hindistan'da satılan global bir model. 1.9 milyon kişinin katıldığı dev bir anketin sonucuna dayanarak, 2007 Los Angeles Otomobil Fuarı'nda sergilenen Beat, Groove ve Trax adlı üç konsept çalışması arasından Beat baz alınarak geliştirilen yeni Spark, eski Spark'tan 14 cm daha uzun, 10 cm daha geniş ve 2 cm daha yüksek bir karosere sahip.

Otomobilin iç mekânı 5 kişilik oturma alanı sunuyor. Motosiklet tipi gösterge paneliyle dikkat çeken yeni Spark'ta altı havayastığı, ABS, MP3-CD çalar, USB bağlantısı, iPod ve iPhone bağlantı noktası (AUX) baz modelden itibaren standart donanımda yer alıyor. Yeni Chevrolet Spark'ta 1.0 16V ve 1.2 16V olmak üzere iki adet benzinli motor seçeneğine yer verilmiş. Bunlardan 1.0 litrelik olan motorun gücü 68 HP. Bu motor otomobile 154 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Spark 1.0 lt'nin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 15.5 saniye.

## Makyajlı Auris Cenevre'de tanıtılacak

Dünya tanıtımı için Cenevre Otomobil Fuarı'nı bekleyen Auris'in fotoğrafları basına dağıtıldı. Makyajlı Auris'e dışarıdan bakıldığında; yeni



ön tampon, yeni farlar, elden geçirilmiş ön ızgara, yeni motor kaputu, sinyallı lambalı yeni dış dikiz aynaları, yeni stop lambaları ve yeni arka tampon dikkat çekiyor. 16 ve 17 inç'lik jantlara yer verilecek olan makyajlı Auris'in iç mekânında ise; eskisinden daha yumuşak dokunuşlu malzeme kullanıldığı ve orta konsolun yeniden tasarlandığı belirtiliyor. Ürün gamında; 1.33 litrelik benzinli, 1.6 Valvematic benzinli (manuel ve MultiMode şanzıman seçenekli) ve 1.4 D-4D dizel motor seçeneklerinin bulunması bekleniyor.



## e-otodergi ile Otomobil Dünyası işbirliği yaptı

Yayın hayatına Temmuz 2008 tarihli sayısı ile giren ve bugün 22.000'in üzerinde okuyucusuyla Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi konumunda olan e-otodergi, facebook'ta yayın yapan ve her geçen gün artmakla birlikte şu an 55.000'in üzerinde hayranı bulunan Otomobil Dünyası Grubu ile işbirliğine gitti. İşbirliği kapsamında, Otomobil Dünyası'nın kurucusu Eren Tekin, e-otodergi'nin bazı haber, test ve karşılaştırmalarında çeşitli görevler üstlenecek, yazılar yazacak. e-otoder-

gi ise, Otomobil Dünyası hayranlarına yapılacak duyurular sayesinde, kendi okuyucularının yanı sıra, sayıları onbinlerle ifade edilen, otomobile meraklı yeni bir okuyucu kitlesi tarafından da keşfedilmiş olacak. Otomobil haber sitemiz [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) de, bu işbirliği içerisinde, zaman zaman ortak çalışmalarına imza atılan bir mecra olacak. Otomobil Yayıncılık olarak, bu işbirliğinin her iki taraf için de başarı getirmesini diliyoruz.

## Nissan Juke Cenevre'yi bekliyor

Nissan, Qazana konseptinin ışığında şekillendirdiği Juke adlı yeni crossover'ının 2010 yılı sonlarında Avrupa'da satışta olacağını duyurdu. Nissan'ın Satış ve Pazarlama'dan Sorumlu Başkanı Simon Thomas konuyla ilgili olarak; "Bir çok müşterinin çarpıcı dizayn, mükemmel yol tutuş ve sürüş zevkinin kullanıcı dostu teknoloji-lerle birlikte harmanlandığı bir araç arzuladığını biliyorduk. Yeni Crossover tüm bu benzersiz özellikler ışığında Avrupa'da emsalsiz bir paza-

ra hitap edecektir." derken, Juke'un Nissan'a yeni jenerasyon ve farklı bir müşteri kitlesi getireceğinden emin olduklarını da belirtiyor. Juke'un ilk kamuoyu gösterimi mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda yapılacaktır.



## BMW 3 Serisi Coupe ve Cabrio 2010'a hazır

BMW 3 Serisi'nin cabrio ve coupe karoserleri 2010 model yılına tasarım değişiklikleriyle giriyor. Motor kaputu, far, tampon ve stop lambaları değiştirilen 3 Serisi Cabrio ve Coupe, sedan karoserli kardeşleriyle daha

uyumlu bir görünüme kavuştu. Görsel değişikliklerle birlikte motor gamında ise 320d 184 HP'ye, 325d de 204 HP'ye ulaşmış. Ailenin en güçlüsü (M modelleri hariç) 335i'nin yakıt tüketimi iyileştirilmiş.





## Peugeot SR1 Cenevre'yi bekliyor

Peugeot SR1, Fransız üreticinin yeni logosunu taşıyan ilk model olarak, Cenevre Otomobil Fuarı'nın yıldızlarından biri olmaya aday görünüyor. 2+1 kişilik iç mekana sahip olduğu belirtilen bu roadster konseptinde, HYbrid4 teknolojisine yer verilmiş. Yani otomobilde hem benzinli hem de elektrikli motor bulunuyor. Önde 218 HP güç üreten 1.6 litrelik THP benzinli motora, arkada ise 95 HP gücünde bir elektrik motora yer verilen SR1'in toplam gücü 313 HP'ye

ulaşıyor. Araç üç kişiye ulaşım olanağı sunuyor: Üçüncü koltuk, iki ön koltuğun arasında arkada yer alıyor. Bu koltuğa erişim, öne doğru kayabilen orta konsolla sağlanıyor. İç ambiyans farklı renk ve malzemelerle göze çarpıyor. Araçta eskimiş görünümlü deri ve farklı türlerden damarlı ahşap kaplamalar gibi gerçek ve doğal malzemeler, ham nikel veya parlak krom gibi ileri teknoloji ürünü elemanlarla birarada bulunuyor.



## Peugeot 408 Sedan Çin'de tanıtıldı

Peugeot 407'nin yaşlandığı bir gerçek. Ama Peugeot'un Çin'de tanıttığı 408 sedan 407'nin yerini doldurması için tasarlanmamış bir model olduğunu belirtmemiz gerek. Çin otomobil pazarının beklentilerine göre hazırlanan Peugeot 408 Sedan, aslında 308 platformlu bir otomobil. Çin'de 3 milyon 522 bin 800 adet satılan 307 Sedan'ın

satış başarısını devam ettirmesi beklenen Peugeot 408, Avrupa'da satılan 407 ve 607'nin yerini 2011 yılında alacak 508'den farklı bir otomobil. 4.68 metre uzunluğundaki 408; PSA Peugeot Citroen ve Çinli DFM arasındaki joint-venture anlaşmasının sonucunda Çin'in Wuhan şehrinde üretiliyor.





## Volkswagen'den yeni model atağı

Volkswagen Binek Araç Genel Müdürü Vedat Uygun, gerçekleştirilen basın toplantısında 2010'da satışa sunacakları yeni modelleri açıkladı. 2010 yılında pazara sunulacak yeni modellerle daha da güçleneceklerini ifade eden Vedat Uygun, "Model atağımıza Mart ayında lansmanını yapacağımız Golf R ve Scirocco R modellerimizle başlayacağız. İkinci çeyrekte yenilenen Touareg modelimizi ve Polo GTI modelimizi getiriyor olacağız. Ardından yılın üçüncü çeyreğinde tüketicilerimizi yeni Touran'la tanıştıracacağız" dedi. Öte yandan Volkswagen Golf R'nin fiyatının 49.500 Euro, Scirocco R'nin fiyatının ise 59.500 Euro olacağını öğrendik. VW Polo GTI ise, yaklaşık 45-46.000 TL fiyatla satılacak.



## Yeni eğlence aracı MINI Countryman

MINI; klasik MINI tarzı ile Spor Aktivite Aracı arasında köprü kuracak crossover modeli olan Countryman'i Cenevre'de tanıtacak. Yerden yüksek karoseriyle hafta sonu aktivitelerinde de kullanılabilecek Countryman, 5 kapılı karoseriyle MINI için alışılmamış bir

yapıda. Opsiyonel olarak alınabilecek All4 sistemiyle 4x4 aktarma seçeneği de olacak Countryman'de üç benzinli ve iki turbodizel motor seçeneği sunulacak: 1.6 lt turbo 184 HP, 1.6 lt 122 HP, 1.6 lt 98 HP benzinli; 1.6 lt 112 HP ve 1.6 lt 90 HP dizel.



## Renault ve Dacia'dan yeni modeller

Renault ve Dacia, İstanbul'da düzenlenen bir basın toplantısında 2010 yılında satışa sunulacak yeni modelleri açıkladı. Buna göre Mayıs ayının sonunda yeni Master ve yeni Trafic, ardından uzun şasili Kangoo Maxi, Haziran ayında ise Megane RS satışa sunulacak. Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, yaptığı konuşmada markanın yeni sloganını da açıkladı: Drive The Change (Otomobili Değiştiriyoruz, Hayatı Değiştiriyoruz). Dacia Marka Yöneticisi Orhan Çetin ise, Nisan ayının sonunda yepyeni bir model olan Duster'ı pazara sunacak-

larını ifade etti. Çetin, bu modelin yanı sıra Sandero, Logan Sedan ve Logan MCV modelleri için "Blackline" adlı seriyi satışa sunacaklarını belirtti.



Renault Master



# Krizde ayağımızı gazdan kestik

Ne hız sınırı uygulaması ne polis ne de can güvenliği düşüncemiz ayağımızı gazdan çektiriyordu, ancak son ekonomik kriz ayağımızı gazdan çekmemize yetti. Son 10 yılda, araç sayısında 5 milyon 200 bin adet artış olmasına karşın akaryakıt tüketiminde artış olmadı.

**Yazı: İsa Demir**

Her ay yollara ortalama 45.000 yeni araç çıkmasına karşın akaryakıt satışının yükselmemesi dikkat çekiyor. Bu da dünyadaki ekonomik krizin Türkiye'ye ne kadar etkilediğini gösteriyor. Ayrıca tüketimin artmamasını, teknolojinin ilerlemesine de bağlayabiliriz. Markalar, her geçen yıl daha az yakıt tüketen araçlar üretiyor ve bu da litre bazında tüketimin azalmasını sağlıyor. 2004 yılında motorin tüketimi benzinin yaklaşık 3,7 katıydı. Beş yıl öncesine kadar motorin, ağırlıklı olarak ticari araçlarda kullanılıyordu; ancak şu anda otomobillerde de yaygın olarak tercih ediliyor. 2009 yılı verilerine göre motorin tüketimi benzinin 5,7 katına ulaşmış durumda. Fakat burada bazı benzinli araçların LPG'ye geçtiğini de hesap etmemiz gerekiyor. 2009 yılı Ocak-Eylül döneminde toplam motorin tüketimi (düşük kükürtlü motorin ve kırsal motorin) 2008 yılının aynı dönemine göre yüzde 5,3 azalarak yaklaşık 11,9 milyon m<sup>3</sup> olarak gerçekleşti.

Benzin tüketimi 2009 yılı Ocak-Eylül döneminde, 2008 yılı aynı dönemine göre yüzde 2,5 oranında azalarak yaklaşık 2,2 milyon m<sup>3</sup> olarak gerçekleşti. Süper benzinin devamı olarak kullanılmakta olan katkılı kurşunsuz benzin tüketimi ise 2009 yılının ilk dokuz ayında yüzde 45,7 azalarak sadece 49 bin m<sup>3</sup> seviyesinde kaldı. 2009 yılı Ocak-Eylül döneminde otogaz-LPG tüketiminin 2008 yılına göre yaklaşık yüzde 9 oranında artarak 1,71 milyon ton olduğu; dökme, tüplü ve oto gazdan oluşan toplam LPG tüketiminin ise yüzde 3 oranında arttığı görülüyor. Ekonomik krize rağmen görülen artış, benzin/otogaz dönüşümünün devam ettiğini de açıkça ortaya koyuyor. 2009 yılı Ocak-Eylül döneminde "benzin", "motorin" ve "LPG otogaz"ın toplamı olarak ifade edilen toplam otomotiv yakıtları tüketimi, 2008 yılının aynı dönemine göre yüzde 3,3 azalarak 13,5 milyon ton olarak gerçekleşti.

## Otomotiv yakıtlarında litre başına alınan dolaylı vergi tutarları (TL)

Akaryakıt türü	Eski ÖTV	Yeni ÖTV	Değişim (yüzde)
95 oktan kurşunsuz .....	1.49 .....	1.69 .....	13.4
Kırsal Motorin.....	0.93 .....	1.08 .....	16.0
Motorin (Euro) .....	1.00 .....	1.15 .....	14.9
Otogaz .....	0.56 .....	0.61 .....	10.0

## Pompa fiyatı içerisindeki dolaylı verginin payı

Akaryakıt türü	Alınan toplam vergi
95 oktan kurşunsuz .....	Yüzde 66.0
Kurşunsuz benzin (Euro) .....	Yüzde 65.3
Kırsal motorin.....	Yüzde 55.8
Motorin (Euro) .....	Yüzde 57.4
Otogaz .....	Yüzde 50.8



## Yıllara göre akaryakıt tüketimi (m<sup>3</sup>)

Yıllar	Benzin tüketimi	Motorin tüketimi	LPG tüketimi	Toplam Akaryakıt
2000 .....	2.800.731 .....	8.189.294 .....	4.481.510 .....	16.153.849
2001 .....	2.698.541 .....	8.419.275 .....	3.834.723 .....	15.263.054
2002 .....	3.152.318 .....	9.493.572 .....	3.574.184 .....	17.552.283
2003 .....	2.698.652 .....	9.721.114 .....	3.595.751 .....	17.464.707
2004 .....	2.888.931 .....	10.726.451 .....	3.759.999 .....	18.114.810
2005 .....	2.709.067 .....	11.048.633 .....	3.692.198 .....	17.797.330
2006 .....	2.616.173 .....	11.980.831 .....	3.517.639 .....	17.562.424
2007 .....	2.539.768 .....	12.953.125 .....	3.525.167 .....	18.061.629
2008 .....	2.293.505 .....	13.071.778 .....	3.460.354 .....	18.097.392
2009 .....	1.742.831 .....	10.054.405 .....	2.648.564 .....	13.373.156

Veriler Petrol Sanayi Derneği'nden alınmıştır. Toplam rakama, Fuel Oil ve diğer siyah ürünler dahildir.

# 2009'u ÖTV indirimi kurtardı

Türkiye'de 2009'da toplam araç üretimi 2008 yılına göre yüzde 25 azalarak 884.466 adette kaldı. İhracat önemli ölçüde düşünce, üretimi ÖTV indirimiyle canlanan iç pazar ayakta tuttu.

**Yazı: İsa Demir**

Otomotiv fabrikalarında kapasite kullanım oranı 2009 Aralık ayında yüzde 73'e kadar çıktı. Ancak yılın tamamında aynı hareketlilik yoktu. 12 aylık dönemde kapasite kullanım oranı yüzde 57'de kaldı.

2009 yılında 510.931 adet otomobil üretildi. Bu sayının 384.654 gibi büyük bir bölümü yurt dışına gönderildi. Bir başka ifadeyle Türkiye'de üretilen otomobillerin 4'te 3'ü yollara yabancı plakalarla merhaba diyor. Ticari araç üretiminde durum biraz daha farklı. 2009 yılında 358.674 adet ticari araç üretil-

di. Bu üretimin yaklaşık 237.257 adedi yurt dışına gönderildi. Yüzdesel olarak bu rakam yüzde 66'ya denk geliyor. Yani üretilen ticari araçların yüzde 34'ü Türkiye pazarında satılıyor. Yani ticari araçlardaki yerlilik oranı otomobillere göre ortalama yüzde 10 daha fazla.

Renault, 2009 yılında 277.572 adetlik üretime ulaştı. Türkiye'de hem otomobil hem de ticari araç üreten tek marka olan Tofaş'ın 2009 üretimi 253.090 adet olarak gerçekleşti. Bu iki markanın ardından Türkiye'de sadece ticari araç üretimi gerçekleştiren Ford Otosan geliyor.

Bilindiği gibi geçen yıl yaşadığımız kriz tüm dünyayı etkisi altına alan bir krizdi. Dolayısıyla Avrupa ülkeleri de bu durumdan fazlasıyla etkilendiler. Bunun bir sonucu olarak ihracatımızda da gerileme yaşandı. İhracattaki gerileme yüzde 30.9 seviyesinde gerçekleşti. Yani ihracattaki düşüş, üretimdeki düşüşten daha fazla oldu. Hükümetin almış olduğu ÖTV indirim kararı, iç pa-

rı hareketlendirerek, üretimin daha da düşmesini engellemiş oldu. Zaten iç pazara baktığımız zaman toplam pazarın yüzde 9.4, binek otomobil pazarının ise yüzde 20.9 oranında büyüdüğünü görüyoruz. Bu durum, ÖTV indiriminin iç pazara artış olarak yansımış olduğunu ortaya koyuyor. Bu veriler ışığında, hükümetin 2010 yılında da otomotive özel bir önlem alması gerektiği açık.

## 2009 yılı üretim, ihracat ve iç pazar satış verileri

Konular	Aralık 2008	Aralık 2009	Değişim 2008	2009 Değişim
Toplam üretim	38.482	93.770	+143,7	1.147.110
Otomobil üretimi	20.500	48.917	+138,6	621.567
Toplam ihracat	36.516	68.158	+86,7	910.270
Otomobil ihracatı	24.703	38.108	+54,3	525.301
İç pazarda toplam satış	44.418	91.386	+105,7	526.544
İç pazarda otomobil satışı	25.879	57.178	+120,9	305.998

## Yıllara göre üretim ve ihracat karşılaştırması (Adet)

Yıl	Üretim (Adet)	İhracat (Adet)	İhracatın yüzdesi
1999	325.291	92.051	28
2000	468.381	104.744	22
2001	285.737	202.158	71
2002	357.405	261.934	73
2003	563.450	358.745	64
2004	864.073	518.595	60
2005	916.062	561.078	61
2006	1.026.427	706.402	69
2007	1.132.951	829.879	73
2008	1.171.917	920.763	79
2009	884.466	637.855	72



## Üretici bazında ihracat verileri (Adet)

Üretici	2007	2008	2009
Oyak Renault.....	204.428	252.232	222.278
Tofaş .....	146.177	209.443	168.353
Ford Otosan .....	221.741	217.876	128.388
Toyota.....	154.386	119.586	69.097
Hyundai Assan .....	69.224	61.000	17.136
Honda Türkiye .....	7732	34.926	9172
Türk Traktör .....	5761	9648	8808
Karsan.....	1632	482	7287
Mercedes-Benz Türk .....	8708	9083	3317
Man Türkiye .....	1699	1538	1180
Temsa .....	1151	1245	1114
BMC .....	1524	1189	582
A.I.O.S.....	750	1042	565
Otokar.....	1115	619	501
Hattat.....	0	53	77
Genel toplam .....	829.879	920.763	637.855

Not: Veriler Otomotiv Sanayii Derneği'nden (OSD) alınmıştır.

## İhracat

Renault, 222.278 araçlık ihracatla 2009'da ipi göğüsledi. Tofaş'ın ihracatı 168.353 adet olarak gerçekleşti. Ford Otosan 128.388 adet araç ihraç etti. Diğer markaların ihracatı ise gerilerde kaldı. İhracatın ne kadar hızlı bir şekilde arttığını tabloya baktığımız zaman rahatlıkla görebiliyoruz. 1999 yılında 92.051 adet olan araç ihracatı, 10 yıl sonra 2008 yılında tam 10 katına çıkarak 920.763 adede ulaştı. Bu da ihracata yönelik

yatırımların çok çabuk sonuç verdiğini gösteriyor. 2001 yılında özellikle Fiat Doblo modeliyle hız kazanan ihracat, 2004 yılına gelindiğinde Renault Symbol ve Megane Sedan ile büyük bir ivme kazandı. Ford Transit Connect modelinin de sadece Türkiye'de üretilmesi ve ABD pazarı dahil olmak üzere yurt dışına buradan gönderilmesi, ihracatı arttıran en önemli adımlardan biri oldu. 1993 yılında dönemin Cumhurbaşkanı Turgut Özal, 2000 yılında iç pazarın 1 milyon adet olması gerektiğinden bah-

setmişti. Bu sayıya satış anlamında ulaşamadık; ancak 2008 yılında ihracatımız 1 milyon adede çok yaklaştı. 2008 yılında üretilen her 100 araçtan 79'u yurt dışına gönderildi. Bu rakam 2009 yılında yüzde 72'ye düştü, ancak ürettiğimiz her 4 aracın 3'ünü ihraç etmemiz, çok önemli bir gelişme.

*OYAK RENAULT, 2009  
YILINDA TOPLAM 277.572  
ARAÇ ÜRETTİ.*

## 2009 Ocak-Aralık dönemi üretim adetleri

Sıra	Üretici	Otomobil üretimi	Ticari araç üretimi	Toplam
1	Oyak Renault	277.572	-	277.572
2	Tofaş-Fiat	94.179	158.911	253.090
3	Ford Otosan	-	173.456	173.456
4	Toyota	72.264	-	72.264
5	Hyundai Assan	48.652	-	48.652
6	Honda Türkiye	18.264	-	18.264
7	Türk Traktör	-	14.296	14.296
8	Karsan	-	8313	8313
9	Mercedes-Benz Türk	-	6492	6492
10	BMC	-	3167	3167
11	Temsa	-	2414	2414
12	Otokar	-	2560	2560
13	MAN Türkiye	-	1544	1544
14	A.I.O.S.	-	1817	1817
15	Hattat	-	565	565
	TOPLAM	510.931	373.535	884.466



# İthaller düştü, yerliler arttı

2009 yılında yerli hafif ticari araç satışları artarken ithallerde düşüş yaşandı. 2009'da 65.890 adedi ithal, 121.417 adedi ise yerli olmak üzere toplam 187.307 adet hafif ticari araç satıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Geçtiğimiz yıl hafif ticari araç piyasası için "ne iyi, ne de kötü geçti" diyebiliriz. İyi değildi; çünkü 2009'da indirilen ÖTV'den dolayı otomobil satışları yüzde 20 seviyesinde artarken, aynı başarıyı hafif ticari araç satışlarında göremedik. Kötü değildi; çünkü en azından 2009 yılının satışları, 2008 yılının sadece yüzde 0.4 oranında gerisinde kaldı.

Geçtiğimiz yıl 121.417 adet yerli hafif ticari araç satıldı. Fiorino ve Doblo modellerinin başarılı satış adediyle Fiat, yılın tamamında 53.067 adetlik satışa ulaşarak lider oldu. Aralık ayında Fiat'ı geçen Ford, 2009'da ise 49.527 adetle ikinci geldi. Bu dönemde Peugeot, 8007 adetlik satışla üçüncü oldu. Toplam ithal hafif ticari araç satışları ise 65.890 adet-

te kaldı. Geçen yıl satılan her 100 hafif ticari araçtan 35'i ithal kimlik taşıyordu. Renault, 13.449 adetlik satışla lider oldu. 1581 adetle Volkswagen ikinci olurken, 8007 adetle Peugeot üçüncü geldi. Model bazında 2009 yılının en başarılı modeli, satışlarını daha da arttırarak 30.374 adede ulaşan Fiat Fiorino oldu. 28.245 adetlik satışla Ford Connect ikinci,

22.556 adetlik satışla Fiat Doblo üçüncü geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).



Not: Sıralamalar 2009 Aralık ayına göre yapılmıştır.

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak .....	12.939 .....	6433
Şubat.....	14.055 .....	7250
Mart.....	19.502 .....	14.489
Nisan.....	17.388 .....	16.438
Mayıs .....	17.121 .....	19.003
Haziran .....	17.600 .....	20.048
Temmuz.....	16.626 .....	12.208
Ağustos.....	17.568 .....	13.072
Eylül .....	13.072 .....	29.235
Ekim.....	16.879 .....	7205
Kasım .....	9052 .....	10.181
Aralık .....	16.199 .....	31.745
Toplam.....	188.025 .....	187.307

## İthal hafif ticari araç satışlarında ilk 10

Sıra	Marka	Aralık 2009	Ocak 2009
1	Renault	2548	13.449
2	Volkswagen	1581	10.601
3	Peugeot	1454	8007
4	Dacia	796	3918
5	Citroen	516	3627
6	Opel	457	2021
7	Isuzu	407	2046
8	Hyundai	383	3281
9	Mercedes-Benz	355	3025
10	Fiat	352	2157
Genel Toplam		10.515	65.890

## En fazla satılan 10 hafif ticari araç

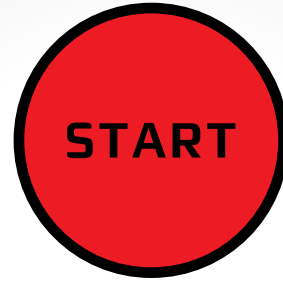
Sıra	Marka	Aralık 2009	Ocak 2009
1	Fiat Fiorino	5624	30.374
2	Ford T. Connect	5058	28.245
3	Ford Transit	4534	21.282
4	Fiat Doblo	3232	22.556
5	Renault Kangoo Multix	1902	9854
6	Peugeot Partner Tepee	1336	6540
7	Peugeot Bipper	1003	7627
8	Volkswagen Caddy	825	5374
9	Citroen Nemo	738	3189
10	Dacia Logan MCV	703	3533

## Yerli hafif ticari araç satışlarında ilk 5

Sıra	Marka	Aralık 2009	Ocak 2009
1	Ford	9592	49.527
2	Fiat	8880	53.067
3	Peugeot	1003	8648
4	Citroen	738	3230
5	Karsan	362	3156
Genel Toplam		21.230	121.417



TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



  
**www.otomobil.com.tr**

# Yılı mutlu sonla kapattık

2009 yılının son çeyreğine girdiğimizde otomotiv piyasası, içinde bulunduğu durumdan pek hoşnut değildi. Ancak son bir çabanın ardından, Aralık ayı yüksek satış adediyle kapandı. Aralık'ta 21.955 adedi yerli, 35.223 adedi ise ithal olmak üzere toplam 57.178 adetlik satışa ulaşıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Aralık ayındaki otomobil ve ticari araç satışları, Kasım ayna göre yüzde yaklaşık 300 seviyesinde artış gösterdi. Bir başka deyişle satışlar dört katına çıkmış oldu. Yılın tamamını değerlendirecek olursak; 2008'de toplam 494.023 adet araç satılırken, 2009'da bu rakam 557.126 oldu. Yani satışlar yüzde 12.8 arttı. Bu dönemde otomobil satışları yüzde 20.8 oranında artarken, ticari araç satışlarında yüzde 0.4 seviyesinde düşüş meydana geldi. Aralık ayında 21.955 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 9166 adet satışla Aralık ayında da birinciliğini devam ettirdi. Ekim'de ikinciliğe çıkan Hyundai, Aralık ayında da 6739 adet satışla tekrar ikinci oldu. Fiat ise 3307 adet satışla üçüncülüğü elde etti. İthal pazarda ise 35.223 adetlik satışa ulaşıldı. Sürpriz bir şekilde ithal pazarın lideri 5620 adetlik satışla Hyundai oldu. Hyundai'nin arkasından 5286 adetle Ford geldi. Onu Volkswagen, Opel ve Toyota takip ettiler. Model bazında baktığımız zaman

otomobil kategorisinde yılın tamamında 32.968 adet satışla Hyundai Accent Era'nın 2009 yılında en fazla satan model olduğunu görüyoruz. Renault Symbol, 23.939 adet satışla ikinci olurken, Artık yerini Fluence modeline bırakan Renault Megane Sedan 17.052 adetlik satışla üçüncü geldi. Fluence modeli ise Aralık ayında sınıfının lideri oldu. 2009 yılında Toyota Corolla, Ford Focus Sedan, Opel Astra ve Honda Civic modellerinin daha düşük satışlara ulaştıklarına şahit olduk. 2009 yılının sürpriz atak yapan modeli ise Mercedes-Benz C Sınıfı oldu. 1.6 litrelik yeni bir motorla daha ekonomik bir fiyata kavuşan Mercedes-Benz C Sınıfı, yıllardır D segmentinin lideri olan Volkswagen Passat'ı geride bıraktı. Mercedes-Benz markasının bu atağını karşılıksız bırakmak istemeyen BMW, 320d modelinde yaptığı kampanyayla dikkat çekti. Böylece Aralık'ta BMW 320d modeli de Volkswagen Passat'ı geçmeyi başardı (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1 ....Hyundai.....	5620.....	25.091
2 ....Ford.....	5386.....	33.462
3 ....Volkswagen.....	3256.....	26.752
4 ....Opel.....	3192.....	22.689
5 ....Toyota.....	2101.....	18.637
6 ....Peugeot.....	1811.....	13.783
7 ....Chevrolet.....	1383.....	10.408
8 ....BMW.....	1356.....	6729
9 ....Dacia.....	1133.....	5873
10 ...Citroen.....	1105.....	6627
11 ...Renault.....	1097.....	5908
12 ...Mercedes-Benz.....	1075.....	9700
13 ...Audi.....	1046.....	6251
14 ...Nissan.....	912.....	5949
15 ...Fiat.....	803.....	6009
16 ...Honda.....	477.....	7233
17 ...Kia.....	462.....	5403
18 ...Skoda.....	444.....	3401
19 ...Land Rover.....	433.....	1648
20 ...Mazda.....	351.....	2635
21 ...Volvo.....	283.....	2271
22 ...Subaru.....	224.....	1162
23 ...Seat.....	209.....	2568
24 ...Chery.....	180.....	2361
25 ...Geely.....	161.....	1241
26 ...Mitsubishi.....	131.....	1400
27 ...MINI.....	57.....	584
28 ...SsangYong.....	55.....	704
29 ...Tata.....	53.....	947
30 ...Suzuki.....	51.....	1576

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
31 ...Jaguar.....	51.....	263
32 ...Porsche.....	50.....	247
33 ...Jeep.....	41.....	443
34 ...Proton.....	40.....	906
35 ...Lancia.....	39.....	311
36 ...Chrysler.....	38.....	212
37 ...Dodge.....	36.....	339
38 ...Daihatsu.....	31.....	830
39 ...Alfa Romeo.....	19.....	262
40 ...Lada.....	11.....	290
41 ...Saab.....	8.....	56
42 ...IKCO.....	7.....	203
43 ...Maserati.....	2.....	17
44 ...Smart.....	2.....	37
45 ...Bentley.....	1.....	8
46 ...Ferrari.....	0.....	17
47 ...Lamborghini.....	0.....	9
Toplam.....	35.223.....	243.542

Yerli marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Aralık 2009	Ocak - Aralık 2009
1 ....Renault.....	9166.....	53.113
2 ....Hyundai.....	6739.....	35.554
3 ....Fiat.....	3307.....	23.497
4 ....Honda.....	2145.....	8.967
5 ....Toyota.....	598.....	18.637
Toplam.....	21.955.....	126.277



## 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
Aralık .....	25.879 .....	57.178
Toplam.....	305.998 .....	369.819



## 2009'da en fazla satan 25 model

Sıra	Marka	Segment	Satış Adedi
1	Hyundai Accent Era	B	32.968
2	Renault Symbol	B	23.939
3	Renault Megane Sedan	C	17.052
4	Toyota Corolla	C	14.096
5	Hyundai Getz	B	13.654
6	Ford Focus Sedan	C	13.512
7	Fiat Albea	B	10.931
8	Fiat Linea	C	10.066
9	Ford Fiesta	B	9667
10	Honda Civic	C	9028
11	Opel Corsa	B	8171
12	Renault Clio HB	B	6659
13	Volkswagen Passat	D	6352
14	Mercedes-Benz C Sınıfı	D	6285
15	Ford Focus HB	C	6234
16	Opel Astra HB	C	5991
17	Volkswagen Jetta	C	5996
18	Volkswagen Golf	C	4801
19	Fiat Grande Punto	B	4622
20	Opel Astra Sedan	C	4466
21	Toyota Auris	C	4345
22	Hyundai i30	C	4285
23	Chevrolet Cruze	C	4202
24	Renault Fluence	C	3649
25	Opel Insignia	D	3494

*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

HYUNDAI ACCENT ERA, TOPLAM 32.968 ADETLİK SATIŞLA  
2009 YILININ EN ÇOK SATAN BİNEK OTOMOBİLİ OLDU.



### Accent Era liderliği geri aldı

B segmentinde Renault-Hyundai çekişmesi tüm hızıyla devam ediyor. Kasım'da Symbol öne geçmişti. Aralık ayında ve yılın tamamında Accent Era birinci gelmeyi başardı. Bu iki modele ek olarak, Fiat Albea'nın dışında kalan yedi model hatchback karosere sahip. Hyundai Getz üçüncüyken, Ford Fiesta beşinci geldi. Türkiye'de sedan otomobillere ilgi fazla, ancak B segmentinin ilk 10 otomobilinden yedisi hatchback.

### Fluence devam dedi

Renault Fluence piyasaya girdiği ilk ay sınıf lideri oldu ve bu durumun geçici olmadığını Aralık ayı satışlarıyla da ispatladı. Bazı rakiplerine göre fiyatının yüksek oluşu bile satışlarının artmasına şimdilik engel değil gibi görünüyor. Ancak C segmentinde yeni bir model olmaması da Fluence'ın şansını arttıran faktörlerden. C segmentinde en fazla satan ilk 5 modelin sedan olduğunu görüyoruz.



### En büyük sürpriz D'de

İşte yılın en büyük sürprizi... Yıllardır yoluna rakipsiz olarak devam eden Volkswagen Passat, Aralık ayında üçüncülüğe kadar düştü. Mercedes-Benz C Sınıfı, Türkiye'de vergi avantajı sağlayan 1.6 litrelik yeni motoruyla 2009 yılında bu sınıfa damgasını vurdu. BMW 320d de, atak yaparak ikinciliğe yerleşti.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1	Hyundai Accent Era	6155	24.764
2	Renault Symbol	4278	23.939
3	Hyundai Getz	2973	13.654
4	Fiat Albea	1549	10.931
5	Ford Fiesta	1434	9667
6	Opel Corsa	1422	8171
7	Renault Clio HB	1035	6659
8	Fiat Grande Punto	582	4622
9	Volkswagen yeni Polo	404	1809
10	Peugeot 206+	385	1028

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1	Renault Fluence	2783	3649
2	Ford Focus Sedan	2474	13.512
3	Honda Civic	2152	9028
4	Toyota Corolla	1594	14.096
5	Fiat Linea	1567	10.066
6	Renault Megane HB	1035	3260
7	Volkswagen Jetta	990	5996
8	Ford Focus HB	968	6234
9	Opel Astra HB	823	5991
10	Volkswagen Golf	799	4801

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	738	6285
2	BMW 3 Serisi	692	2619
3	Volkswagen Passat	463	6352
4	Citroen C5	347	1785
5	Opel Insignia	306	3494
6	Audi A4	257	1393
7	Renault Laguna	253	1464
8	Ford Mondeo	251	2002
9	Toyota Avensis	185	1492
10	Volvo S40	172	1350





### A6'dan sürpriz atak

E segmentinin genelde üçüncüsü konumunda olan Audi A6, yılın son ayında sürpriz bir atakla liderlik koltuğuna yerleşmeyi başardı. Bu başarıda fiyat avantajının da olduğunu belirtmek gerekiyor. Yeni modeli gün yüzüne çıkmasına karşın, güncel BMW 5 Serisi de başarılı satış adetlerine ulaşıyor. Yenilenen ve BlueEfficiency modeliyle fiyatı kısmen düşen Mercedes-Benz E Sınıfı da başarılı.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1	Audi A6	280	797
2	BMW 5 Serisi	255	1454
3	Mercedes-Benz E Sınıfı	187	1179
4	Jaguar XF	46	115
5	Volvo S80	18	122

### Qashqai lider kapattı

İlk önce tasarımın önemli olduğundan bahsetmiştik. Ondan sonra motor özellikleri ve yürüyen aksam ön plana çıkıyor. Eğer tüm bunlar tüketiciye uygun bir fiyatla sunulursa başarı da kaçınılmaz oluyor. İşte Nissan Qashqai ve Volkswagen Tiguan bunu başaranlardan. Eskinin başarılı modelleri Subaru Forester, Honda CR-V, Toyota RAV4 ve Kia Sorento'nun sesleri artık fazla çıkmıyor.



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

Sıra	Marka-Model	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1	Nissan Qashqai	562	3809
2	Volkswagen Tiguan	438	2844
3	Chevrolet Captiva	346	1750
4	Land Rover Freelander	174	879
5	Honda CR-V	156	1335
6	Audi Q5	143	686
7	Chery Tiggo	92	1292
8	Subaru Forester	81	598
9	Kia Sorento	79	866
10	Toyota RAV4	37	426



### Range Rover'dan satış şovu

Range Rover modelinin yaptığı, artık bir şova dönüştü diyebiliriz. Çünkü Range Rover modelinin tek başına elde ettiği satış, neredeyse kendisinden sonra gelen dört modelin toplamı kadar. Fiyatı da yüksek olmasına karşın bu başarıyı yakalaması, üzerinde durulması gereken bir konu. Segment ikincisinin de kardeş model olması, Land Rover markasının arazi konusunda ne kadar başarılı olduğunu gösteriyor.

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

Sıra	Marka-Model	Aralık 2009	Ocak Aralık 2009
1	Range Rover	195	531
2	Land Rover Discovery	64	238
3	Audi Q7	45	232
4	BMW X5	54	232
5	BMW X6	37	204



# ARTIK PEUGEOT DA SAHADA

Peugeot, yaklaşık 15 yıldır büyük bir rekabetin yaşandığı kompakt MPV segmentine, 5008 adlı yeni modeliyle giriş yaptı. Fransız üretici, işlevsellikte olduğu kadar dinamik sürüşte de iddialı.

Yazı: Emre Anamur – Bolu/Kartalkaya  
Fotoğraflar: Peugeot Medya





Marka kimliğini yenileyen ve logosunu da değiştiren Peugeot, ilk kompakt MPV modeli olan 5008'i (807 modeli 8 kişilik bir minivan) satışa sundu. Otomobille İstanbul'dan yola çıkıp Bolu-Kartalkaya rotasını yaptıktan sonra yine İstanbul'a döndük.

### Rakiplerinden daha kısa

2009 yılında satışa sunulan ve ilgi gören crossover model 3008'in ardından gelen Peugeot 5008, 4529 mm'lik uzunluğuyla; 4560 mm'lik Renault Grand Scenic'ten 31 mm, 4590 mm'lik Citroen C4 Grand Picasso'dan ise 61 mm daha kısa. Dış tasarım açısından son derece modern bir görünüm sunan 5008, 0,29 Cd'lik sürtünme katsayılı aerodinamik bir tasarıma sahip. Otomobilin genişliği 1837 mm, yüksekliği ise 1639 mm. Peugeot 5008'in beş kişilik kullanımda 823

litre olan standart bagaj hacmi ise, arka koltukların öne yatırılması sonrasında 2506 litreye kadar ulaşıyor.

### İç mekan "işlevsel" iddiasında

Tek hacimli otomobillerin en önemli iddiası işlevselliştir. 5008 de bu iddiayı taşıyor. Bağımsız koltuklar, iç mekânda-

ki işlevselliğe önemli katkı sağlıyor. 130 mm öne-arkaya kaydırılabilen, sırt eğimi ayarlanabilen ve öne katlanabilen koltuklar pratik kullanım sunuyor. Ön yolcu koltuğunun öne katlanabiliyor olması, 2,76 metre uzunluğundaki yüklerin bile taşınmasına olanak sağlıyor. Koltuklar öne katlandığında düz bir bagaj zemini



*5008'İN İÇ MEKANI, BİR KOMPACT MPV'DEN DAHA ÇOK BİNEK OTOMOBİL ATMOSFERİ YAŞATIYOR.*

oluşması da önemli bir özellik. Üçüncü sıradaki koltuklara geçiş, ikinci sıranın kapı kenarında bulunan ve minderi yukarı katlanarak raylı olarak öne çekilen koltuk sayesinde sorunsuz. 5008 koltuk kombinasyonlarındaki başarıyı bardaklık konusunda gösteremiyor. Kol dayamanının içinde 10,5 lt'lik bir eşya gözü var ama bardaklık bulunmuyor. Torpido gözü ve kapı içindeki gözler ise yeterli genişlikte. Zemin içine gizlenmiş eşya gözleri fonksiyonelliği artırıyor. Otomobilin toplam cam yüzeyi 5,77 metrekareyi buluyor. Böylece aydınlık bir iç mekân oluşturulmuş.

### İki donanım, tek motor-şanzıman

5008, Türkiye'de "Premium" ve "Premium Pack" adlı iki donanım seçeneğiyle satışa sunuldu. 5008'de tek motor ve şanzıman seçeneği var. 1.6 litrelik Hdi motor, Auto6R adlı 6 kademeli robotize şanzımanla kumanda ediliyor. Klasik otomatik şanzımanlardan farklı olarak; geriye kaydıran (burada Hill Assist devreye giriyor) ve vites değişimlerinde sarsıntı yaratan bu şanzımanın olumlu tarafı ise, yakıt tüketimini arttırmaması. 1.6 Hdi motor, 4000 d/d'de 110 HP güç ve 1750 d/d'de 260 Nm tork üretiyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 12.6 saniye,



*4529 MM UZUNLUĞA SAHİP OLAN  
ARACIN İÇ MEKANINDA 7 ADET  
BAĞIMSIZ KOLTUK BULUNUYOR..  
PEUGEOT, HEAD UP EKSPANINI İLK  
KEZ 3008'DE KULLANMIŞTI (SAĞDA).*

maksimum hızı ise 183 km/s. Ortalama yakıt tüketimi 5.1 lt/100 km, karbon salınımı ise 135 g/km.

### Sürüş pozisyonu 3008 gibi

5008'in sürüş pozisyonu, 3008'le aynı tasarlanmış. Bu da araca, eskiden kompakt MPV'lerde görmeye alışık olmadığımız bir dinamizm katıyor. Zaten 5008'in







*LANSMAN DÖNEMİNDE ÜCRETSİZ OLARAK SUNULAN VIDEO PAKETİ SAYESİNDE ORTA SIRADA EĞLENCE STANDART. BAGAJ HACMİ 2506 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.*

kokpit tasarımında da 3008'den izler dikkat çekiyor. Büyük camlar sayesinde ön ve yan görüşlerde bir sorun yok. Ancak arka görüş için aynı şeyi söylemek zor. Ama bu noktada imdada park sensörü yetişiyor. Yüksek süratlerde dahi konfordan taviz vermeyen süspansiyon sistemi, yol tutuş konusunda da yeterli beceriye sahip. Sessiz çalışan motor ve başarılı izolasyon sayesinde, sürüş sırasında iç mekanda rahatsız edici bir ses duyulmuyor. İlk kez 3008 modelinde kullanıma sunulan head up ekranı, sürüş sırasındaki bilgileri dijital olarak göz hizasına yansıtması bakımından hem zevkli hem de pratik bir kullanım sunuyor. Öte yandan 5008'de bulunan güvenli takip mesafesi kontrol sistemi sayesinde, önü-

nüzdeki araçla aranızdaki mesafeyi saniye cinsinden belirliyorsunuz ve eğer araca belirlediğiniz süreden daha kısa bir mesafeye kadar yaklaşırsanız head up ekranında bir uyarı çıkıp sizi ikaz ediyor.

### **Baz fiyatı 52.790 TL**

5008'in Premium donanım paketli baz versiyonu, Türkiye'de 52.790 TL fiyatla satışa sunuldu. Premium Pack'ın fiyatı ise 57.290 TL. Peugeot'nun 2009 yılı pazar payını yüzde 6,5 olarak açıklayan Jean-Pierre Vieux, 2010 yılında 1000 adet 5008 satmayı hedeflediklerini ve bu satış adediyle, kompakt MPV pazarından yüzde 20 oranında pay almayı öngördüklerini belirtti.



### **Peugeot 5008 1.6 Hdi 110 HP Auto6R**

#### **Fabrika verileri**

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, dizel
Şanzıman:	6 kademeli robotize
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240-260 Nm (overboost) @ 1750 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	12.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4529 / 1837 / 1639 mm
Bagaj hacmi:	823-2506 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.2 / 4.5 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat:	52.790 TL (Lansman fiyatı: 20 Ocak 2010)

- + Geniş-ferah iç mekân, düşük tüketim, bagaj hacmi
- Sarsıntılı vites değişimleri, bardaklık yok





# LAND ROVER 2010 KOLEKSİYONU

2010 model yılında, üçü yepyeni toplam dört modele sahip olan Land Rover'ın tüm ürün gamını biraraya getirdik.

Yazı: Emre Anamur - Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







## FREELANDER 2

Land Rover 2010 Koleksiyonu'nun giriş modeli olan Freelander 2, kompakt boyutları ve maksimum manevra kabiliyetiyle şehir içinde pratik kullanım imkânı sunan, sahip olduğu Land Rover DNA'sı sayesinde de arazide sorunsuz ilerleyebilen bir araç.

Land Rover'ın Türkiye Distribütörü olan Borusan Otomotiv'in 25'inci kuruluş yılına özel olarak geliştirilen ve dünyada sadece ülkemizde satılan "Select" adlı özel donanım paketiyle adından sıkça söz ettiren otomobil, 2010 yılı içerisinde yine özel donanım paketleriyle meraklılarının ilgisini çekecek.

Şık tasarımıyla ilgi odağı olan 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 son derece başarılı. Üstelik bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 1670 litreye kadar çıkartılabiliyor.

Freelander 2'nin seçkin iç mekânı, yaratılan ergonominin yanı sıra yüksek malzeme ve işçilik kalitesiyle de öne çıkı-







*FRELANDER 2'DEKİ YÜKSEK OTURMA POZİSYONU, SAĞLADIĞI GENİŞ GÖRÜŞ AÇISIYLA GÜVENLİ BİR SÜRÜŞE OLANAK TANIYOR.*

yor. Sürücü koltuğunda elde edilen yola hâkim sürüş pozisyonu ve geniş görüş açıları sayesinde çok rahat ve güvenli bir yolculuk imkânı tanıyan Freelander 2, sahip olduğu ileri teknoloji sayesinde, asfaltın yanı sıra arazide de hünerini ortaya koymayı biliyor. Ve tüm bunları yaparken de, konfordan taviz vermemeyi başarıyor.

Land Rover Freelander 2, Türkiye'de tek motor seçeneğine sahip. 2.2 TD4

motor, 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Sessiz çalışmasıyla övgüyü hak eden ve 160 HP güç ile 400 Nm tork üreten turbodizel motor, Freelander 2'yi 181 km/s maksimum hıza ulaştırıp, 11.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıyabiliyor. Aracın ortalama tüketim değeriye 7.9 lt/100 km. Land Rover Freelander 2'nin fiyatları, donanım versiyonuna göre 54.349 ile 66.290 Euro arasında değişiyor.



*ARAZİDE YÜKSEK PERFORMANS, LAND ROVER MODELLERİNİN GENLERİNDE YER ALAN STANDART BİR ÖZELLİK.*





## DISCOVERY 4

Geride bıraktığımız 2009 yılında 20'nci yaşını kutlayan Land Rover Discovery, yenilenen ve Discovery 4 adını alan 2010 modeliyle arazide olduğu kadar asfaltta da iddialı. 20 yıl boyunca safkan bir arazi aracı olarak konumlandırılan ve off-road sürücülere tarafından çok beğenilen bu araç, üstün arazi kabiliyetini korurken, bunun yanına lüks iç mekân özellikleri ve asfalt sürüşünde maksimum performans ve konforu da ekledi.

91 ülkede, şu ana kadar 900.000'in üzerinde satış rakamına ulaşan bu efsane model, yeni bir görünüm, yeni iç mekân özellikleri ve yepyeni bir motora kavuştu. Land Rover 2010 Koleksiyonu'nun

nadide parçalarından biri olan Discovery 4, yeni ön ızgara, ön far ve stop lambalarına sahip. Far ve stoplarda LED teknolojisine yer verilen otomobil, özellikle gece sürüşlerinde yoldaki diğer

sürücülere adeta görsel bir şölen sunuyor. Discovery 4'ün iç mekânı, bir lüks 4x4'ten beklenen tüm özellikleri taşıyor. Kaliteli malzeme ve yüksek işçilik kalitesi sayesinde hem sürücü hem de yol-







*DISCOVERY 4, YÜKSEK KONFOR ÖZELLİKLERİNİN YANI SIRA ARAZİDE DE ÜSTÜN PERFORMANS SERGİLİYOR.*



cular maksimum konfor yaşıyorlar. Açısı değiştirilen orta konsol, bu bölümdaki kumanda birimi ve göstergelerin çok rahat bir biçimde kullanılmasını sağlıyor. "Terrain Responce" sisteminin kumandası, el freni bölgesinden alınarak orta konsola entegre edilmiş ve sistemdeki kaya geçişi ile kumda kalkış fonksiyonları daha da geliştirilmiş. Ön konsolun en üst kısmına yerleştirilmiş olan, 5 inç'lik

TFT ekran ise, Discovery 4'te adeta eğlence merkezi olarak faaliyet gösteriyor. Dokunmatik olması sayesinde keyifli ve kolay bir kullanım sunan bu ekran; kamradan navigasyona, DVD oynatıcıdan o an çekişin hangi tekerlekte olduğunu görmeye kadar pek çok farklı konuda hizmet veriyor.

36,2 derece yaklaşma, 27,3 derece

tepe ve 29,6 derece uzaklaşma açılarıyla arazi üstün performans sunarken asfaltta da maksimum performans ve konfora sahip olan Discovery 4, ülkemizde 2.7 TDV6 ve 3.0 TDV6 olmak üzere iki farklı motor seçeneğine sahip. Performans ve ekonomiyi aynı anda sunan çift turbo-lu 3.0 TDV6 motor, 245 HP güç ve 600 Nm tork üretiyor. Bu motor Discovery 4'ü 180 km/s maksimum hıza ulaştırıp,

9.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıyabiliyor. Ortalama tüketim değeri ise 9.3 lt/100 km. Otomobilin fiyatları ise 80.656 ile 102.368 Euro arasında değişiyor.

Büyük bagajı ve yedi kişilik iç mekânıyla fonksiyonellik adına da son derece başarılı olan Discovery 4, Land Rover markasının en ayrıcalıklı ürünlerinden biri.



**1** SİSTEM, GÜNLÜK KULLANIMDAKİ TÜM GENEL İHTİYAÇLARI KARŞILIYOR.

**2** TEKERLEĞİN BOŞA DÖNMESİNİ ÖNLEMELİK İÇİN YUMUŞAK TORK İLETİMİ SAĞLANIR.

**3** ÇAMURLU ARAZİ VE DERİN TEKERLEK İZLERİ GİBİ KOŞULLARLA BAŞA ÇIKILMASI İÇİN SINIRLANDIRILMIŞ ÇEKİŞ VE AŞIRI TEKERLEK ARTİKÜLASYONU SAĞLANIR.

**4** ARACIN AKTARMA SİSTEMLERİ KALKIŞ SIRASINDA DÜZGÜN TORK İLETİMİ SAĞLAYACAK ŞEKİLDE DEĞİŞTİRİLİR. BU SAYEDE ARACIN KUMU KAZARAK BATMASI ENGELLENMİŞ OLUR.

**5** SADECE DÜŞÜK ORANLI VİTESLE KULLANILABİLEN BU MOD, KAYALARIN ÜSTÜNDEN GEÇERKEN TORKU DAHA DİKKATLİ BİR ŞEKİLDE KULLANIR VE ARACIN HIZLI GİDİP ZARAR GÖRMESİNE ENGEL OLUR (FREELANDER'DA BULUNMUYOR).

## TERRAIN RESPONSE







## RANGE ROVER SPORT

*RANGE ROVER SPORT,  
2010 MODEL YILINDA  
DAHA GELİŞMİŞ SÜRÜŞ  
DİNAMİKLERİ SUNUYOR.*



İlk kez 2005 yılında tanıtılan Range Rover Sport, Land Rover model gamı içindeki en sportif ve asfalt sürüş dinamikleri en üst düzeydeki model konumunda. 2010 Koleksiyonu için kapsamlı bir yenileştirme operasyonuna giren Sport, dış tasarım ve silüet olarak bir Range Rover olduğunu ilk bakışta belli ediyor. Range Rover'ın tasarım dilinin parçası olan siyah renkli A-B-C ve D sütunları ile ön çamurlukları kapsayan motor kaputu gibi detaylar Range Rover Sport'ta da mevcut.

Zaten sportif ve dinamik bir görünüm sunan Range Rover Sport, 2010 model yılı kapsamında yapılan geliştirmeler ile hem görsel anlamda, hem de teknik anlamda daha da dinamik hale getirilmiş. 2010 model yılı için hazırlanan Range Rover Sport'ta markanın yeni tasarım öğelerine yer verilerek daha dikkat çekici bir tasarım ortaya konmuş. LED'li aydınlatma grubu, iki parçalı radyatör ızgarası ve yeni tamponlar 2010 Koleksiyonu'na dahil Range Rover Sport'un ilk anda fark edilen detayları.





Kapılar açılıp iç mekana geçildiğinde 2010 Koleksiyonu'na ait Range Rover Sport'un farkı çok daha belirginleşiyor. Kalite seviyesi artırılan iç mekanda ön konsol deri kaplı ve ahşap, parlatılmış alüminyum detaylar ile zenginleştirilmiş. Buradaki ekrandan müzik sisteminin dışında; navigasyon ve off-road kullanımına yönelik bilgiler de alınabiliyor. Otomobilin düğme sayısı yaklaşık yüzde 50 azaltılmış olan orta konsoluna eğim verilmiş olması sayesinde daha rahat bir kullanım sağlanmış.

Range Rover Sport, ülkemizde 3.0 TDV6 HSE (107.782 Euro), 3.0 TDV6 Premium HSE (122.980 Euro) ve 5.0 SC V8 Supercharged (138.591 Euro) olmak üzere üç farklı versiyona sahip. Performans ve ekonomiyi aynı anda sunan çift turbolu 3.0 TDV6 motor, 245 HP güç ve 600 Nm tork üretiyor. Bu motor Range Rover Sport'u 193 km/s maksimum hıza ulaştırıp, 9.3 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıyabiliyor. Ortalama tüketim değeriyse 9.2 lt/100 km. Bu değerler, eski modelden hissedilir derecede daha iyi.



*RANGE ROVER SPORT, SADECE ASFALTTA DEĞİL, MARKANIN DİĞER MODELLERİ GİBİ ZORLU ARAZİ KOŞULLARINDA DA SORUNSUZ İLERLİYOR.*

510 HP güç ve 625 Nm tork üreten 5.0 litrelik Supercharged V8 ise performans konusunda son sözü söyleyerek Range Rover Sport'u 6.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıp, maksimum 225 km/s hıza ulaştırıyor. 100 km mesafedeki ortalama tüketimse 15.0 lt/100 km. Range Rover SC V8 Supercharged'ı yürüten aksam konusunda dizel motorlu kardeşinden

ayıran en büyük fark, asfalt kullanımında zaten çok iyi olan yol tutuş yeteneğini virajlarda aracın yana yatma eğilimini azaltarak arttıran Dynamic Responce ve Adaptive Dynamics sistemleri.

Asfaltta çok yetenekli olan Range Rover Sport, arazide de bir Land Rover'dan beklenen yeteneklere sahip.





## RANGE ROVER



Tanıtımı 1970 yılında gerçekleştirilen Range Rover; o günden bu güne, hem Land Rover ürün gamında, hem lükste, hem de arazi yetenekleri konusunda zirvede yer alıyor. Range Rover satın alan birisinin neredeyse eksiksiz bir araca sahip olacağı bir gerçek. Arazi yetenekleri, lüksü, konforu ve prestijiyle farklı bir konumda olan Range Rover ile smokin ile bile off-road sürüşü gerçekleştirip, devamında şehrin lüks mekanlarındaki davetlere katılabilirsiniz.

2010 model yılında bazı geliştirmeler yapılan Range Rover kendi koyduğu çitayı biraz daha yükseltiyor. 2010 Range

Rover'a tasarım olarak bakıldığında yeni radyatör ızgarası, LED'li aydınlatma grubu ve yeni tamponlar hemen fark ediliyor. Bu arada Range Rover'ın radyatör ızgarasındaki ve aydınlatma grubunun içindeki üç çentik, onun ürün gamında en üst rütbede olduğunun da bir göstergesi. Bu detaylar Range Rover Sport'ta ikişer tane (radyatör ızgarası katları, ha-

valandırma ızgarası çubukları, aydınlatma sistemi içimdeki çentikler).

Range Rover'ın iç mekanı insanı fazlasıyla şımartan bir kalite ve lüks sunuyor. 2010 model yılına göz okşayan analog görünümlü dijital gösterge paneliyle giren otomobilin ön konsolunun neredeyse tamamı kaliteli deri kaplı. Deriyle kaplı



***RANGE ROVER'DA, 1970 YILINDAN BU YANA, TARTIŞMASIZ OLARAK LÜKS VE PRESTİJ STANDART DONANIMDA.***





olmayan yerlerdeyse siyah lake kaplamalar (isteğe göre farklı ahşap tercih edilebilir) ve parlak alüminyum detayların uyumu göz alıyor. Range Rover'ın arka koltuklarıysa makam otomobili olarak da kullanılabilecek yapıda bir alan sunuyor.

2010 model yılı kapsamında otomobilin Terrain Responce sisteminin daha etkin görev yapmasını sağlayacak geliştirmeler yapılmış. Ayrıca fren sistemi de elden geçirilerek etkinliği artırılmış.

Range Rover ülkemizde 3.6 TDV8 HSE (150.268 Euro), 3.6 TDV8 Vogue (168.724 Euro) ve 5.0 SC V8 Supercharged olmak üzere üç versiyona sahip. 3.6 TDV8, ürettiği 272 HP güç ve 640 Nm tork ile bu devasa aracı 9.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkartıp, maksimum 200 km/s'ye ulaştırırken, 100 km mesafede ortalama 11.1 lt yakıtı ihtiyaç duyuyor. 2010'un motor gamındaki asıl yenilik Supercharged'da. Yeni 5.0 litrelik V8 silindirli, direkt enjeksiyonlu, süperşarjlı motor 510 HP güç ve 625 Nm tork üretiyor. Yeni 5.0 SC eski 4.2 litrelik motordan yüzde 29 daha fazla güç ve yüzde 13 daha fazla tork üretmesine rağmen ortalama tüketimi yüzde 7.3 daha az. Yani 14.9 lt/100 km. Maksimum hızı 210 km/s olan otomobilin 6.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi çok başarılı.



*MAKAM OTOMOBİLİ  
OLARAK DA KULLANILAN  
RANGE ROVER'IN ARKA  
KOLTUKLARINDA RAHAT  
ETMEMEK MÜMKÜN DEĞİL.  
ÜSTELİK ARAZİDE BİLE...*







# “LİDERLİĞİMİZİ KORUYACAĞIZ”

Land Rover’ın 2009 performansını, 2010 beklentilerini ve toplam dört model olarak biraraya getirdiğimiz “2010 Koleksiyonu”nun öne çıkan özelliklerini, Marka Yöneticisi Ayhan Ölçer ile konuştuk.

2010 yılına Discovery, Range Rover Sport ve Range Rover modellerini yenileyerek giren Land Rover markası, iddiasını koruyan Freelander ile birlikte, her beklentiye cevap verebilecek dört modellik bir ürün gamına sahip. Land Rover Marka Yöneticisi Ayhan Ölçer, her biri segmentinin lideri konumunda olan bu dört modelle, 2010’da da liderliklerini koruyacaklarını belirtiyor.

**Geride kalan 2009 yılını Türkiye pazarı ve markanız açısından değerlendirir misiniz?**

2009 yılını, ÖTV indirimiyle birlikte değerlendirmek gerekiyor. Biz, marka olarak, 2.0 litreden düşük motor hacimli ürünümüz olmamasından dolayı ÖTV indiriminden yararlanamadık. Öte yandan, ÖTV indirimi, araç alacak olan kişileri de, 1.6 litre ve altında motor hacimli otomobillere yöneltti. Bu nedenle, doğaldır ki

bazı potansiyel müşterilerimiz, 1.6 litre motor sunan premium markalara yöneldiler. Öte yandan, Eylül ayı öncesinde, üç modelimizin içinde bulunduğu yenilenme sürecinden dolayı, Freelander hariç stoklarımız tükendi ve satış yapamadık. Ancak 2010 modellerimizi satışa sunduğumuz andan itibaren beklediğimiz üzerinde bir taleple karşılaştık ve son aylarda elde ettiğimiz başarılı satış grafiğinin de etkisiyle, 2009 genelinde, toplam satış anlamında adetsel olarak küçük bir kayıp yaşamış olsak da, dört modelimizin de segmentlerini lider tamamlamış olmaları bizi hayli sevindirdi.

**Land Rover 2010 Koleksiyonu’nu oluşturan dört modelden tek tek bahsedecek olursak, Freelander için neler söylemek istersiniz?**

2009’u Premium rakipleri arasında segment lideri olarak kapatan Freelander







der, Borusan Otomotiv'in 25'inci kuruluş yılına özel olarak geliştirilen ve bize özel olarak dünyada sadece 250 adet üretilen Select adlı donanım paketiyle adından söz ettirdi. Bu özel model, zengin donanımının yanı sıra cazip fiyatıyla da ilgi gördü. Öyle ki, showroom'a gelen müşterilerimiz özellikle bu aracı sorar oldular. Bunun sonucunda da Freelander Select stokumuz tükenmek üzere. Freelander için 2010 yılında yeni donanım paketleri sunmayı planlıyoruz.

#### Discovery'de ne tür yenilikler gerçekleştirildi?

Discovery, ürün gamımızda yer alan çok özel bir model. Yenilendi ve Discovery 4 adını aldı. Daha önceleri safkan off-road aracı gibi algılanan Discovery,

2010 modeliyle birlikte bu algıyı değiştirdi. Artık eskisinden daha lüks ve konforlu. Bu da Discovery modelimize yeni müşteriler kazandıracak. Ben bu aracı "mantık evliliği" olarak tanımlıyorum. Çok geniş bir bantta, hem asfaltta hem de arazide kullanılabiliyor. İsterseniz asfaltta yüksek hızlarda gidiyorsunuz, isterseniz araziye çıkıyorsunuz. Bu ikisini bu şekilde sağlayabilen çok az araç var. Ayrıca deri kaplı konsolu, ahşap kaplamalarıyla lüks otomobil hissini çok başarılı bir şekilde yansıtıyor. Yedi yetişkinin rahatça seyahat edebileceği bir araç. Ayrıca çok büyük bir bagajı var. Yeni 3.0 litrelik motor da, yüksek gücü ve torkuyla dikkat çekiyor. Çok da sessiz. Kısacası Discovery 4, bir kullanıcının bir daha bırakmak istemeyeceği bir araç.

#### Range Rover Sport'u da biraz anlatır mısınız?

2008 yılını segmentinde lider kapatan Range Rover Sport, bu başarısını 2009'da da sürdürmeyi bildi. 2010 model yılında yenilenen aracımız 3.0 litrelik yeni motora kavuştu. Asfalt kullanımında üst düzey performans sergileyen Range Rover Sport, arazide de sorunsuz ilerliyor. Sahip olduğu havalı süspansiyon sistemi ve üstün sürüş özellikleri, onu sınıfının en başarılı aracı yapıyor.

#### Markanızın en lüks modeli olan Range Rover hakkında vurgulamak istedikleriniz nelerdir?

Range Rover, marka içinde marka yaratmış olan bir araç. 1970 yılında ilk kez satışa sunulduğunda dünyanın ilk lüks

4x4'ü unvanını kazanan Range Rover, bu yıl 40 yaşına basıyor. Bugüne kadar birçok marka ona rakip araçlar çıkardı ama hiçbiri Range Rover'ın karşısında duramadı. Range Rover öyle bir araç ki, yaptığımız tüm araştırmalarda, görüşülen herkesin "rüya garajı"nda tartışmasız olarak yer alıyor.

#### Tüm ürün gamınızı tek tek anlattıktan sonra, 2010 yılı hedeflerinizi de alabilir miyiz?

2010 yılının, Türkiye pazarındaki toplam satış anlamında 2009'dan daha düşük seviyede seyredeceğini tahmin ediyorum. Land Rover olarak, 2010'da hem pazar payımızı arttırmak hem de segment liderliklerimizi sürdürmek istiyoruz.







*HER BİRİ KENDİ SEGMENTİNİN LİDERİ  
OLAN DÖRT MODEL, 2010 YILINA  
FOTOĞRAFTA DA GÖRÜLDÜĞÜ GİBİ  
ZİRVEDE GİRİŞ YAPTILAR.*





# MAKYAJ EVRİMİ

Fiat Grande Punto, geçirdiği kapsamlı makyajın ardından Punto Evo ("Evoluzione"den geliyor ve Türkçe'de "evrim" demek) adını alarak iddiasını arttırdı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





2005 yılından bu yana yollarda olan Fiat Grande Punto, makyajlanarak yerini Punto Evo'ya bıraktı. Punto Evo, test say-falarımıza 1.4 Fire motorlu ve Dualogic şanzımanlı versiyonuyla konuk oldu.

### Tasarımda modern dokunuşlar

Fiat Punto Evo, yerini aldığı Grande Punto'nun ana hatlarını korumakla bir-likte yeni ön ve arka tamponlar, yeni ön farla ve stop lambaları sayesinde daha modern bir görünüme sahip. Gündüz farları ve LED'li stoplar da bu atmosfere pekiştiriyor. Sadece uzunluğu artan, genişlik ve yükseklik anlamında bir de-ğişiklik yaşanmayan karoser, 275 litrelik bir bagaj hacmi sunuyor. Bu hacim, tüm koltuklar öne katlandığında 1030 litreye kadar çıkıyor. Punto Evo, adındaki de-ğişikliği, sağ arka tarafa yerleştirilen yeni "Evo" logosuyla ortaya koyuyor.

### Asıl değişim iç mekânda

Dış tasarımdaki küçük dokunuşların ardından, en büyük değişim iç mekân-da yaşanmış. Yeni iki malzemeli ön kon-sol, aracın ön kısmını boydan boya kat ediyor. Otomobilin donanım ve döşeme

rengine göre değişen bu bölüm, üst kıs-mında kalitesiz sert plastik, alt kısmında ise yumuşak ve kaliteli bir kaplamaya sahip. Bu yeni tasarımın kalite hissini genel anlamda arttırdığı bir gerçek. Öte yandan ses sistemi de yenilikten nasi-bini almış. Bu bölümün tasarımı ve yeni



### Şanzıman keyif kaçırıyor

Test aracımızda 1.4 litre-lik 8 supaplı 77 HP gücünde benzinli motor ve Dualogic olarak adlandırılan 5 kade-meli otomatik şanzıman bulunuyordu. Manuel şanzımanlı versiyondan ortalama 0.5 lt daha düşük yakıt tüketmesiyle göz dolduran bu şanzıman; vites se-çiminde zaman zaman kararsız kalması, yokuşta geri kaydırması (hill holder'a rağmen), vites değiştirirken sarsması nedeniyle keyifli kullanıma imkan tanı-mıyor. Bu noktada, otomobilde standart

*GRANDE PUNTO'DAN  
PUNTO EVO'YA GEÇİŞTE  
ARACIN İÇ MEKANI  
ÖNEMLİ ORANDA  
YENİLENMİŞ. TASARIM  
VE KOLTUK DÖŞEMELERİ  
DEĞİŞTİRİLMİŞ.*





donanımında bulunan Start&Stop teknolojisinden de bahsetmek gerekiyor. Bu sistem, dur-kalk trafikte yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımını azaltmak için, sürücü frene basınca motorun otomatik olarak stop edilmesi, ayağını frenlerden çekince de otomatik olarak çalıştırılması anlamına geliyor. Ancak bu yararlı teknoloji, yokuş yukarı durduğunuzda motoru stop edince, aracı kaldırmak için ayağınızı frenlerden çektiğinizde motoru çalıştırana kadar aracı geri kaydırıyor. Bu durum, aracı yokuş yukarı park ederken de geçerli. Bizim tavsiyemiz, yokuş yukarı sürüş ya da park sırasında Start&Stop'u devre dışı bırakmanız, şanzımanı da manuel konuma almanız. Ya da her duruştan sonra el frenini çekmeniz. Bu olumsuzlukların haricinde, Punto Evo'nun direksiyonu eskisinden daha

direkt çalışıyor. Süspansiyon ayarı başarılı. Ne kabinde sarsıntı yaratıyor ne de yol tutuştan taviz veriyor. Kabin eskisinden daha sessiz. Görüş açıları sorun yok. Yeni koltuklar ergonomik. Kısacası genel anlamda pozitif özellikler sunan otomobil, bu versiyonunda, düşük performans sunması ve keyifsiz şanzımanı nedeniyle puan kaybediyor. O nedenle 1.3 dizel manuel ve 1.4 16V 105 HP manuel versiyonları kullanmayı dört gözle bekliyoruz.

### B segmentinde yeni bir soluk

Punto Evo, B segmenti hatchback modeller arasında hatırı sayılır bir yere sahip olacak. Ama test aracımız olan 1.4 8V 77 HP'nin değil de, 1.3 Multijet ve 1.4 16V Multiair seçeneklerinin, sahiplerini daha fazla memnun edeceği kesin.



### Fiat Punto Evo 1.4 8V Fire Dualogic

#### Fabrika verileri

Motor:	1368 cc, 4 silindirli, 8V, benzinli
Şanzıman:	5 kademeli otomatik (Dualogic)
Maksimum güç:	77 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	115 Nm @ 3250 d/d
Maksimum hız:	165 km/s
0-100 km/s:	13.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4065 / 1687 / 1490 mm
Bagaj hacmi:	275-1030 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.9 / 4.6 / 5.4 lt/100 km
Baz fiyat (1.4 Active Dualogic):	31.500 TL (1 Şubat 2010)

- + Tasarım, direkt direksiyon, iyileştirilen kokpit
- Şanzıman, performans

ARKA  
TASARIMDA LED  
TEKNOLOJİLİ  
STOP  
LAMBALARINA  
KAVUŞAN  
OTOMOBİL  
DAHA MODERN  
GÖRÜNÜYOR.



# STATION'DA SPORTİF YAKLAŞIM

Üçüncü jenerasyon Megane'ın station karoserli modeli olan Sport Tourer, sportif tasarımı, fonksiyonel özellikleri ve 39.800 TL'den başlayan fiyatıyla dikkat çekiyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Yeni Megane ailesi, Hatchback ve Coupe modellerinin ardından, Ekim 2009'da station karosere kavuşmuştu. 2009 yılını 336 adetlik satışla kapatan Sport Tourer, adında yapılan değişiklikten de anlaşıldığı üzere, station olmasına karşın son derece sportif hatlara sahip bir otomobil.

### Sportif wagon

Üçüncü jenerasyonu için 190 milyon Euro'luk yatırım gerçekleştirilen Megane Sport Tourer, dinamik tasarımıyla dikkat çekiyor. Önden arkaya kadar devam eden akıcı çizgiler, yüzeyinde onlarca küçük Renault amblemini barındıran stop lambalarında son buluyor. 4559 mm uzunluğundaki otomobil, eskisine göre 61 mm daha uzun. 1804 mm genişliğe (aynalarla birlikte 2037 mm) ve tavan barlarıyla birlikte 1501 mm yüksekliğe sahip olan Sport Tourer'ın dingil mesafesi ise 2703 mm. Otomobilin bagaj hacmi ise, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 486- 1562 litre arasında. Yükleme eşiğinin alçak olması (561 mm) da, yükleme-boşaltmayı kolaylaştıran bir özellik. Ayrıca bagajın içindeki ayırıcı, bagaja koyduğunuz eşyanın birbirine çarpıp-maması için iyi düşünülmüş bir detay.





*YARI ANALOG-YARI DİJİTAL GÖSTERGELER KOLAY OKUNUYOR. ÖN KONSOLUN ÜST KISMINDAKİ EKRANDAN TAKİP EDİLEN NAVİGASYON SİSTEMİNİ, ORTA KONSOLDAKİ KUMANDA BİRİMLERİYLE KONTROL EDİLİYOR.*

### İç mekân hatchback'le ortak

Megane Sport Tourer, beklendiği gibi kokpitini diğer yeni Megane modelleriyle paylaşıyor. İspanya-Palencia'da üretilen otomobilin malzeme ve işçilik kalitesi başarılı. Küçük müzik sistemi butonlarının haricinde, ergonomik açıdan herhangi bir sorunun yaşanmadığı kokpitte, toplam hacimleri 25 litreyi bulan irili-ufaklı eşya gözleri bulunuyor. Bardaklık sayısı ise sadece bir tane, o da vites kolu ile ses sistemi kumandalarının arasına yerleştirilmiş olduğundan,

yüksek bir şişenin (örneğin 500 cl'lik su şişesi) imkân tanımıyor. Elektronik park freni ve kartlı çalıştırma sistemine sahip olan otomobilde, Carminat Tom-Tom navigasyon sistemi bulunuyor. El freni bölgesindeki joystick'le kumanda edilen sistem, pratik bir kullanıma sahip ama elbette navigasyon haritaları henüz Türkiye genelinde çok da etkin çalışmıyor. Klima sistemi hızlı ve etkin çalışıyor. Arka koltuklarda oturanlar için de havalandırma kanallarının bulunması olumlu bir özellik.

### Üst donanım, güçlü motor

Üç motor seçeneğine sahip olan Megane Sport Tourer'da, test ettiğimiz 105 HP'lik 1.5 dCi dizel motor, sadece Privilege donanım seviyesiyle satılıyor. 85 HP'lik seçenek Expression donanımına sahip. Diğer tor seçeneği ise 1.6 16V benzinli ünite. 47.050 TL'lik etikete sahip olan test aracımızda yer alan 1.5 dCi motor, 4000 d/d'de 105 HP güç ve 2000 d/d'de 240 Nm tork üretiyor. Ortalama 4.5 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle övgü-yü hak eden otomobilin maksimum hızı

190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.2 saniye. 6 ileri manuel şanzıman, biraz kemikli vites geçişlerine sahip ancak motorla uyumlu çalışıyor. Privilege donanım seviyesi, zengin özellikleriyle beğeni topluyor.

### Sürüşte "station'ım" demiyor

Hatchback modelden 61 mm daha uzun karosere sahip olan Sport Tourer, sorunsuz bir sürüş sağlıyor. Direkt çalışan ve hızlı tepki veren direksiyon sistemi, geniş ön-yan görüş açıları ve başarılı





*STANDART KULLANIMDA 486 LİTRELİK HACİM SUNAN BAGAJ, KOLTUKLAR ÖNE KATLANDIĞINDA 1562 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR. DIŞ TASARIM SON DERECE SPORTİF.*

manevra kabiliyeti sayesinde otomobil, station karoserli olduğunu sürücüsüne hissettirmiyor. Başarılı ses izolasyonu sayesinde sürüş sırasında içeriye rahatsız edici düzeyde gürültü yansımıyor. Fren sistemi de başarılı olan otomobil, yol tutuş konusunda, tatlı-sert süspansiyonu sayesinde iyi bir grafik çiziyor. Sport Tourer 1.5 dCi'nin en önemli kozu ise hiç kuşkusuz, yakıt tüketimindeki cimriliği.





**Az satması, pazarın bir gerçeği**

Megane Sport Tourer 1.5 dCi; gerek tasarımı, gerek işlevsel özellikleri, gerek düşük yakıt tüketimi, gerekse büyük bagajı nedeniyle son derece mantıklı bir otomobil. Ama aynı motora, benzer fiyata ama daha küçük bagaj hacmine sahip olan hatchback kardeşinden çok daha az satmasının nedeni, Türkiye'de station karoserli araçlara çok az ilgi gösteriliyor olması.

**Renault Sport Tourer 1.5 dCi****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: ..... 190 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.2 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4559 / 1804 / 1501 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 486-1562 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 5.5 / 4.0 / 4.5 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 47.050 TL (26 Ocak 2010)

- + Düşük yakıt tüketimi, sportif tasarım, sürüş
- Türkiye'de station karosere ilgi gösterilmemesi



# CAZİBELİ SPORCU

Mercedes-Benz E 250 CGI Coupe, dikkat çekici aerodinamik tasarım ile sportif kullanımı biraraya getiriyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Mercedes-Benz E Sınıfı ürün gamı; sedan, station, coupe ve cabrio modellerin tanıtılmasıyla tamamlandı. 2009 yılının ilk yarısında tanıtılan Mercedes E Sınıfı Coupe'nin Türkiye lansmanı da, Formula 1 zamanına denk getirilerek otomobilin sportifliğine adeta vurgu yapılmış oldu. Mercedes'in bu dikkat çekici coupe'si 250 CGI motor seçeneğiyle sayfalarımıza konuk oluyor.

Mercedes'in bu yeni coupe'si isim olarak E Sınıfı'na dahil olsa da, asıl görevi eski CLK'nın yerini doldurmak. Yani E Coupe, BMW 3 Serisi ve Audi A5 gibi orta sınıfa mensup diğer Premium coupe'ler ile mücadele etmek.

E Sınıfı Coupe, bir coupe'den beklendiği gibi albenili ve çekici bir görünüme sahip. AMG spor paketine sahip E 250 CGI Coupe test aracımızda sunulan AMG tasarımı ön ve arka tamponlar otomobili daha yırtıcı gösteriyor. E Coupe'de, radyatör ızgarası ile bütünleşik yıldız figürü ve çerçevesiz kapılar gibi Mercedes'in geleneksel coupe detaylarına yer ve-





rilmiş. Bununla birlikte B sütununun olmayışı ve 1950'lerin S 220 Ponton'larını hatırlatan şişkin arka çamurluklar bu otomobilin dikkat çeken diğer tasarım unsurları. 0.24 Cd'lik rüzgar direnç katsayısıyla (E 250 CGI Coupe'de 0.25 Cd) dünyanın en aerodinamik seri üretim otomobili olan E Coupe'de Mercedes C Sınıfı altyapısıyla, E Sınıfı altyapısı ve teknolojisi başarılı şekilde harmanlanmış.

Otomobilin boyutlarıysa yerini aldığı CLK'dan yükseklik hariç biraz daha fazla (uzunluk + 46 mm, dingil mesafesi + 45 mm, genişlik + 46 mm, yükseklik -16 mm).

### Rahat iç mekan

Kapıyı açıp, alüminyum ve krom görünümlü detaylarla zenginleştirilmiş iç mekanda sürücü koltuğuna geçtiğinizde rahat koltuk sizi adeta kavıyor ve emniyet kemeri de nazik şekilde omuz hizasına gelerek geriye uzanmadan kemere uzanmanıza olanak tanıyor. Emniyet kemerini orta konsoldaki butona basarak da bu işlemi yapabilmek mümkün. Emniyet kemerini taktıktan sonra Pre-Safe sistemine sahip otomobilde emniyet kemeri otomatik olarak gerdirilerek, boşluğu alınıyor. Burada E Coupe'nin gelişmiş koltuk sisteminden de bahsedelim. Çünkü bu otomobilde gerçekten özel bir koltuk sistemi sunuluyor.



*TÜP TARZINDAKİ GÖSTERGELER SPORTİF GÖRÜNÜYOR. MÜZİK SİSTEMİNE VİTES KONSOLUNDAKİ ÇEVİRMELİ KUMANDADAN HÜKMEDİLEBİLİYOR. SPOR KOLTUKLARIN YAN, SIRT VE BACAK DESTEKLERİ VÜCUT ÖLÇÜLERİNE GÖRE AYARLANMASI KONFORU ARTTIRIYOR. İÇ MEKAN BİR COUPE İÇİN FAZLASIYLA FONKSİYONEL.*



Koltuk minderlerinin yan taraflarında bulunan kumandalarla ön koltukların yan, bel ve alt minder desteklerini ayarlayabilmek mümkün. İnce yapılı biriyseniz yan destekleri havayla doldurarak kendinize uygun ayarı bulmanız mümkün.

Arka yolcular için bir coupe'den beklendiği gibi iki ayrı koltuk sunuluyor. Arka koltuk yolcuları için sunulan alan doğal olarak önden az olsa da, 180 cm boyundaki iki kişi fazla rahatsız olmadan yolculuk yapabiliyor.







*B SÜTUNUNUN VE KAPI  
DİREKLERİNİN OLMAMASI  
TASARIMA ÇEKİCİLİK  
KATIYOR..*

### 1.8 litre, 204 HP

Mercedes ve BMW gibi üreticilerin bir zamanlar model adı olarak kullandıkları sayılar, eskiden motor silindir hacmine işaret etse de artık o günler geride kaldı. Mercedes E 250 CGI Coupe'de 1796 cc'lik dört silindirli bir motora yer verilmiş. Bu motor eski 1796 cc'lik motorun aksine turbo beslemeli ve direkt benzin enjeksiyonlu. Hatırlanacağı gibi 184 HP güç üreten eski 1.8 litrelik motor kompresörlüydü. Direkt enjeksiyon (basıncı 140 bara kadar çıkabiliyor) kullanılarak daha yüksek sıkıştırma oranı uygulanabilen ve daha fazla termodinamik verim alınan 1.8 litrelik motor, alt devirler-

de yeterince güçlü olmasının yanı sıra, üst devirlerde de istekli. Keşke motorun sesi biraz daha etkileyici olsaymış. Performans yönünden eski 1.8 litrelik kompresörlü motora sahip CLK'dan çok daha iyi değerler sunan E 250 CGI Coupe 0-100 km/s hızlanmasını fabrika verilerine göre 7.4 saniyede tamamlıyor. Otomobilin direksiyondan da kumanda edilebilen 5 ileri otomatik şanzımanı manuel (M), konfor (C) ve spor (S) olmak üzere üç kullanım seçeneğine sahip. Bu şanzıman fazla sportif olmasa da yeterince çabuk ve sarsıntısız vites değişimleri sunuyor.



**Başarılı yol tutuş**

Mercedes E 250 CGI, Agility Control adı verilen yürüyen aksamına sahip. Bu sistemde amortisörlerin sertliği yoldan gelen tepkilere göre hidromekanik olarak kendiliğinden ayarlanabiliyor. Bunu amortisör içindeki yağın akışını ayarlayan bir by-pass supabı sağlıyor. Yani sensörler ve elektroniğin olmadığı basit ve etkili bir uygulama. Sportif bir otomobilde olması gerektiği gibi hafif sert bir his bırakan süspansiyon sistemi sayesinde özellikle geniş yarıçaplı hızlı virajları dönmek ayrı bir zevk. Direksiyon sistemi de bu sportifliğe uygun bir kullanım sağlıyor ve tepkileri, yönlendirme yeteneğiyle sürücünün işini kolaylaştırıyor.

*204 HP'LİK GÜÇ, SPORTİF  
SÜRÜŞLER YAPMAK İÇİN YETERLİ.*





**Sonuç**

Mercedes E 250 CGI Coupe 75.500 Euro'luk baz fiyatıyla rakiplerinden (AMG spor pakete sahip test aracımız 80.050 Euro) daha pahalı olsa da, stan-

dart donanım listesinin uzun olması bunu daha anlaşılır kılıyor. Sonuç olarak E 250 CGI Coupe tipik Mercedes-Benz özelliklerini sportif bir gövde de sunuyor.



*TEST ARACIMIZIN KAPI FİTİLİ YERİNDEN ÇIKMIŞ VEYA ÇIKARTILMIŞTI. GÜRKAN ÇAĞLAR'IN HÜNERLİ ELLERİNDE YERİNE OTURDU.*



## mercedes-benz e 250 cgi coupe

## Fabrika verileri

Motor:	1796 cc, 4 silindirli, direkt enjeksiyon, turbo
Maks. güç:	204 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	310 Nm @ 2000-4300 d/d
Maks. hız:	247 km/s
0-100 km/s:	7.4 sn
Boyutlar (u / g / y):	4698 / 1786 / 1397 mm
Boş ağırlık:	1575 kg
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	10.8 / 6.2 / 7.9 lt/100 km
Baz fiyat:	75.500 Euro

- + Aerodinamik ve çekici tasarım, yol tutuş.
- Yol sesi, şanzıman 5 ileri



# AZ DONANIM, ÇOK FİYAT

Yeni VW Polo 1.6 TDI konforlu sürüşü ile puan toplasa da; fiyat-donanım dengesi konusunda dersine biraz daha çalışmalı.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







*POLO'NUN ÖN KONSOLU GERÇEKTEN KALİTELİ. FAKAT AYNI KALİTELİ PLASTİK MALZEMENİN KAPI İÇLERİNDE KULLANILMAMIŞ OLMASI ÜZÜCÜ.*

Küçük sınıf olarak tanımlanan B segmenti son bir yıl içinde makyajlanan ve yeni nesline geçen modellerle hareket kazandı. Renault Clio, Peugeot 207, Fiat Grande Punto gibi seçenekler makyaj görürken, VW Polo yeni nesliyle yollara çıktı.

Yeni Polo, tipik VW tasarım çizgisiyle hazırlanmış. Sade ve temiz çizgilere sahip otomobilde VW Golf ve Scirocco'dan izler görmek mümkün. Otomobilin dış tasarımındaki en göz alıcı detaysa burun kısmındaki tampon altı spoiler uygulama-

ması. Keskin bir şekli olan tamponla bütünleşik ön spoiler otomobile daha sert bir ifade katmış.

Otomobilin iç mekanını iki bölümde ele almak gerek. Ön konsol ve kapı içi kaplamalar. Otomobilin ön konsolu gerek kullanılan plastik, gerekse alüminyum detaylar sayesinde sınıfı için gayet iyi ve kaliteli bir izlenim veriyor. Üstelik ufak bir Golf havası veren konsoldaki kumandaların kullanılması da çok rahat. Kapı içlerinde kullanılan sert plastiğin kalite hissiyse ön konsolla karşılaştı-

lamayacak kadar kötü. Üstelik elektrikli ayna kumandasının kullanımı da yerleşimi nedeniyle fazla kullanışlı değil. İç mekanda sürücü ve yolcular için tatminkar bir yaşam alanı sunan Polo'nun koltukları rahat.

#### **Yeni dizel motor**

Eski Polo 1.4 TDI kullanıcıları bilirler. Eski 1.4 litrelik, 3 silindirli, pompa meme enjeksiyonlu motor çalışırken adeta traktör gibi sesliydi. Yeni 1.6 TDI ise son derece rafine, sessiz ve yumuşak. Yurtdışında Polo 1.6 TDI, 75 HP, 90

HP ve 105 HP'lik üç farklı güç versiyonuna sahipken ülkemizde sadece 90 HP'lik versiyon satılıyor. Maksimum torkun üretildiği 1500 d/d'de kadar isteksiz olan motor, bu devirden sonra kendine gelecek Polo'yu zorlanmadan taşıyor. Üstelik çok az dizel motorun yapabildiği şekilde 5000 d/d'ye kadar çıkabiliyor.

#### **Olgun sürüş**

Polo'nun oturma pozisyonu ve görüş açıları gayet iyi. Bu sayede otomobili zorlanmadan kullanmak mümkün. Kullanım sırasında en fazla dikkat çeken



*RAHAT ARKA  
KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ  
MESAFESİ YÖNÜNDEN  
SİKINTI BULUNMUYOR.*

nokta, otomobilin kabinine giren yol sesinin aynı sınıftaki rakiplerinden daha az oluşu. Süspansiyon konforu konusunda da iyi seviyede olan Polo'nun yol tutuşu ve direksiyon sistemi sınıfının en iyisi olmasa da sorunsuz. Özellikle yumuşak direksiyon sisteminin birçok kullanıcının hoşuna gideceğini düşünüyoruz.

### Sonuç

Eğer "para"nın konuşulmadığı ve söz konusu olmadığı bir dünyada yaşıyor ol-

saydık Polo'nun işi mutlaka daha kolay olurdu. Zaten paranın önemini olmadığı bir dünyada muhtemelen büyük bir çoğunluk Porsche, Ferrari almak için sıraya girerdi. Şimdilik sadece Comfortline adı verilen tek donanım seviyesiyle satılan Polo'nun 1.4 benzinli motorlusunun başlangıç fiyatı 30.600 TL olarak açıklanırken, 1.6 TDI motorlusunun başlangıç fiyatıysa 36.500 TL. Bu fiyat seviyesindeki Polo'da, benzer fiyatlı rakiplerindeki gibi (Peugeot 207 1.6 HDi Dynamic, Ford Fiesta 1.6 TDCi Titanium) yol bilgisayarı, sis farları, alaşım jantlar, tam otomatik klima, yan havayastıkları gibi donanımlar sunulmasını beklerdik. Sonuçta yeni Polo iyi bir otomobil, ama fiyat-donanım yönünden mantıklı değil.



VW Polo 1.6 TDi 90 HP Comfortline

*TASARIM  
YÖNÜNDEN VW  
GOLF'Ü ANDIRAN  
POLO, SÜRÜŞ  
ÖZELLİKLERİ  
YÖNÜNDEN  
DE OLGUN  
BİR TAVIR  
SERGİLİYOR.*

### Fabrika verileri

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, turbodizel  
Maks. güç: ..... 90 HP @ 4200 d/d  
Maks. tork: ..... 230 Nm @ 1500-2500 d/d  
Maks. hız: ..... 180 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.5 sn  
Boyutlar (u / g / y): ..... 3970 / 1682 / 1462 mm  
Boş ağırlık: ..... 1157 kg  
Bagaj hacmi: ..... 280 / 952 lt  
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.): ..... 5.1 / 3.6 / 4.2 lt/100 km  
Baz fiyat: ..... 36.500 TL

- + Olgun sürüş
- Fiyat-donanım ilişkisi



# MİNİMUM FİYATA MAKSİMUM FAYDA

Chevrolet Epica, 67.812 TL'den 55.312 TL'ye düşürülen fiyatının karşılığında yüksek konfor, zengin standart donanım, 2.0 litre dizel motor ve 6 kademeli otomatik şanzıman sunuyor.

**Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Chevrolet'yi orta sınıfta temsil eden Epica modeli, geçirdiği küçük makyaj operasyonunun yanı sıra, yapılan indirim sonrasında son derece cazip hale gelen fiyatıyla da dikkat çekiyor. Son günlerin gözde rengine sahip inci beyazı Epica'yı sizin için test ettik.

### Görünümde ince dokunuşlar

Makyaj sırasında önden görünümünde fazla bir değişiklik yapılmayan, sadece ön ızgaranın ortasından geçen plastik çita krom çitaya dönüşen Epica'da asıl değişim arka kısımda yaşanmış. Arka tamponu ve arka sis farları yenilenen otomobilin stop lambaları arasını kat eden yatay çita, ön tasarımı olduğu gibi plastik malzemeden krom malzemeyle çevrilmiş. Epica'daki bir diğer yeniliği ise 17 inç'lik yeni tasarımı jantlar oluşturuyor. Epica'da eski boyutlar korunmuş. 4805 mm uzunluğa, 1810 mm genişliğe ve 1450 mm yüksekliğe sahip olan aracın bagaj hacmi 480 litre.

### Zengin donanımına sahip

Direksiyon simidinin arkasındaki ana gösterge birimlerinin yeni tasarıma kavuştuğu Epica'nın iç mekanı, orta sınıfın

bir gerekliliği olan yüksek konfor donanımına sahip. Deri döşemeli ve ısıtmalı koltuklar, elektrikli olarak ayarlanan ve katlanabilen ısıtmalı dış dikiz aynaları, sekiz yöne ayarlanabilen elektrikli sürücü koltuğu, yol bilgisayarı, hız sabitleyici, arka park sensörü, ön ve arka sis farları, otomatik şanzıman, yağmur sensörü, deri vites topuzu ve direksiyon simidi, direksiyondan kumandalı radyo-



*EPICA'NIN İÇ MEKANI HEM GENİŞ-FERAH HEM DE KONFORLU. ZENGİN DONANIM DİKKAT ÇEKİYOR. ERGONOMİK AÇIDAN DA HERHANGİ BİR SORUN BULUNMUYOR. MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ İSE DAHA İYİ OLABİLİRMİŞ.*



CD-MP3 çalar, 6'lı CD değiştirici, elektronik klima, uzaktan kumandalı merkezi kilit bunlardan sadece bazıları olarak sıralanabilir. Önde ve arkada oturanlar için yeterli sayıda eşya gözü ve bardaklı sunan Epica'nın işlevsellik yönünden de bir kusuru bulunmuyor. Tasarımı gösterişten uzak olan ön ve orta konsollarda malzeme ve işçilik kalitesi, üst düzeyde olmasa da yeterli. Ergonomik açıdan da, ulaşılması ve kullanımı zor olan bir kumanda birimi bulunmuyor. İç mekan genişlik olarak da beklentileri karşılıyor. Ancak arka koltuktaki diz mesafesi bakımından bu sınıfta Epica'dan daha başarılı modellerin olduğunu belirtelim.

### **Tek motor-şanzıman seçeneği var**

Epica Türkiye'de sadece 2.0 litrelik dizel motor ve 6 kademeli otomatik şanzımanla satılıyor. 150 HP güç ve 320 Nm tork üreten motor, araca 205 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Epica'nın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.6 sn. Manuel olarak da kullanılabilen 6 kademeli otomatik şanzımanı dikkat çeken otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 7.6 lt/100 km.

### **Sürüş konfor odaklı**

Chevrolet Epica, yüksek konfor donanımıyla sürücü ve yolcularını rahat ettiren bir otomobil. Sürücü koltuğu çok yönlü ve zahmetsizce ayarlanırken direksiyon







OTOMOBİLİN  
BAGAJ KAPAĞI,  
YA KONTAKT  
ANAHTARINDAKİ  
YA DA KAPI  
İÇİNDEKİ BUTONA  
BASILARAK  
AÇILIYOR.

simidinin ayar mekanizması çok da yeterli değil. Koltuklar rahat, görüş açıları da bir sorun bulunmuyor. Isındıkça daha da sessizleşen motorun 6 kademeli otomatik şanzımanla uyumu başarılı. Şanzımandaki "Winter" butonu, tam da içinde bulunduğumuz kış şartlarına uygun bir kullanım (düşük viteste yüksek devirli sürüş) sunuyor. Maksimum gücü yeterli olan otomobilin çok yumuşak süspansiyon sistemi, adeta bir teknede gidirmiş gibi sıfır sarsıntıyla yol almayı sağlıyor. Ancak madalyonun diğer tarafında, zayıf yol tutuş ortaya çıkıyor ki bu da standart donanımdaki ESP ile giderilmiş. Büyük tasarlanmış direksiyon simidiyle verilen emirler, tekerleklerle biraz gecikmeli iletiliyor ancak bu, konfor öncelikli bir araç için normal bir durum. Direksiyon-

nun fazla turlu olması da, sürücüyü şehir içindeki dönüşlerde ekstra ileri-geri yapmaya mecbur kılıyor. Klima sistemi etkin ve hızlı çalışıyor. Motor, rüzgâr, lastik ve yol sesi, iç mekâna rahatsız edici bir şekilde yansımıyor.

### **Fiyatı, en büyük avantajı**

D segmentinde yer alıp, 2.0 litre dizel motorun yanı sıra otomatik şanzımana sahip olmak, bununla birlikte zengin standart donanım sunmak ve tüm bunları 55.312 TL'ye yapmak, Chevrolet Epica'yı, fiyatın karşılığında alınanlar bakımından sınıfının en mantıklı seçeneklerinden biri yapıyor. Bu büyük avantaj, Epica'yı 76 adetlik satışa ulaştığı 2009 performansından daha yükseklerle ulaşılabilir.



4805 MM  
UZUNLUĞA  
SAHİP EPICA'NIN  
YENİLENEN  
STOPLARI  
VE YATAY  
KIRMIZI ŞERİT  
ESKİSİNDEN  
DAHA ŞIK  
GÖRÜNÜYOR.

### **Chevrolet Epica 2.0 Dizel LT AT**

#### **Fabrika verileri**

Motor: ..... 1991 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 6 kademeli otomatik  
Maksimum güç: ..... 150 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 320 Nm @ 2000 d/d  
Maksimum hız: ..... 205 km/s  
0-100 km/s: ..... 10.6 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4805 / 1810 / 1450 mm  
Bagaj hacmi: ..... 480 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 10.2 / 6.0 / 7.6 lt/100 km  
Fiyat: ..... 55.312 TL (25 Ocak 2010)

- + Fiyat, zengin donanım, konfor, yakıt tüketimi
- Yol tutuş, hissiz direksiyon



# İDEAL BİR AİLE OTOMOBİLİ

Hyundai'nin kompakt sınıfta beğenilen modeli i30'un ikinci versiyonu olan CW, Hatchback kardeşinden daha büyük bagajıyla ayrılıyor.

Yazı ve Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





2006 senesinden beri otomobil testlerinde fotoğraf çekimiyle haşır neşir olan bendenize nihayet bir sürüş izlenimi yazısı yazmak da bu ay nasip oldu. Aslında bildiğiniz gibi bu işi dergimizde Emre ve Tarık yapmasına rağmen, böyle bir yazı planı spontane gelişti diyebiliriz. Ekip arkadaşlarımın iş yoğunluğu falan filandı derken haydi bu sefer bir değişiklik yapalım dedik ve aşağıdaki satırlarda okuyacağınız kelimeleri döktürmeye başladık. Bir otomobil test fotoğrafçısı ve motorsporları editörü olarak ilk sürüş izlenimi yazımıza başlayalım bakalım. Bir kusur edersek affola...

### **Sade görüntü, düşük bagaj hacmi**

Hyundai i30CW'yi firmadan teslim alıp yanına doğru gitmeye başladığımda ilk gözlemim tam cepheden bakıldığında HB versiyonu ile farkı tavan raylarıydı. Yandan bakış attığımda ise SW olmasına müteakip uzayan boyu ve sakin gösterişten uzak çizgileriydi. Arka kısmında ise uzayan stop boyutları ve yine sade bir bagaj kapağı tasarımı gözüme çarpan unsurlardı. Otomobilin fabrika verilerinde belirtilen 4475 mm uzunluğu Koreli diğer kardeşi 4490 mm'lik Kia Cee'd SW ve pazara sunulan en yeni model





olan 4559 mm.'lik Renault Megane Sport Tourer karşısında kısa kalmış. i30 CW yüksekliği 1565 mm genişliği 1775 olarak imal edilmiş. Otomobilin bagajı açıldığında ise yine rakiplerine nazaran kısa olmasının dezavantajı burada da kendini gösteriyor. Karşıma çıkan hacim beklemediğim kadar geniş değil fabrika verisiyle tamı tamına 415 lt. Bu da otomobilin gözüme çarpan ilk eksisi demek... Kudretli bir bagaj hacmi olan Station Wagon otomobil beklentisindeyseniz bana göre Hyundai i30 kesinlikle doğru adres değil...

### **İşçilik kalitesi yeterli, koltukları ve diz mesafeleri rahat**

Otomobilin içine girdiğiniz anda sizi i30'un hatchback versiyonu ile aynı ön konsol grubu karşılıyor. Genel olarak göstergelerin yapısı itibariyle okunaklı görünüyor. Kumanda düğmelerinin yerleri de ergonomik olarak başarıyla konumlandırılmış. Kullanım esnasında her türlü işlemi dikkatiniz dağılmadan rahatlıkla yerine getirmeniz mümkün. Hyundai'nin son yıllarda giderek artan işçilik ve plastik malzeme kalitesi i30 CW modelinde de kendini gösteriyor. Bu standartlarda bir otomobil için fazlasıyla kaliteli bir işçiliğe sahip olduğunu belirtebilirim. Ön koltuklardaki oturma mesafeleri fazlasıyla geniş, arka koltuklardaki diz mesafesi de bir hayli başarılı görünüyor. Bu sayede ailece çıkılan



***i30 CW, ALIŞILMIŞ  
STATION KAROSERLİ  
OTOMOBİLLERİN AKSİNE,  
SPORTİF BİR TASARIMA  
SAHİP.***

uzun yolculuklarda gayet rahat bir yolculuk yapılma imkanı sağlanabilir.

### **Başarılı motor, ortalama seviyede otomatik şanzıman**

Hyundai'nin i30 CW modeli ülkemizde 1.6 litre dizel ve benzinli olmak üzere iki seçenekle piyasada satılmakta. Bizim test otomobilimiz ise dizel olanıydı. Common-rail teknolojili turbo destekli motor 4000 d/d'de 115 HP güç, 1900-2750 d/d'de ise 255 Nm tork üretiyor. Son yıllarda ülkemizde daha çok rağbet görmeye başlayan otomatik şanzıman bu otomobilde de karşımıza çıkıyor. Dört vitesli tam otomatik olan bu şanzıman yapısı itibariyle oldukça uysal bir sürüş imkanı veriyor. Şehir içinde gayet rahat bir kullanım sağlayan bu şanzıman, otobana çıkılıp süratlenmeye başlandığı zaman



ağır kalıyor. 0-100 km/s hızlanmasını fabrika verilerine göre 13.4 saniyede tamamlayan i30 CW, hem dizel hem de otomatik olması sebebiyle rahatlık arayan tüketiciler için güzel bir alternatif oluşturuyor. Test için kullandığım süre dahilinde ortalama tüketim verisi olarak 6 litrelik bir değer elde ettim ki, bu sınıfta bir otomobil için bence gayet makul olduğunu söyleyebilirim.

### Başarılı ön ve arka görüş, makul oranda performans

Otomobilin yol tutuşu konusunda ESP takviyeli sertleştirilen süspansiyon sistemi sayesinde virajlarda limitler zorlanmadığı takdirde yatma eğilimi göstermiyor. Yan rüzgarlardan etkilenme ise minimum seviyede. Otomobilin ön ve arka görüş açıları gayet başarılıydı. Park manevraları esnasında dikiz aynalarına gerek kalmadan otomobili rahatlıkla park etme imkanı buldum. Kabin içi iç gürültü seviyesi oldukça düşüktü. Bu konuda bana göre eline su dökülmeyecek olan Alman otomobilleri kadar olmasa da Hyundai i30 CW de onlara yakın bir kalite standardını tutturmayı başarmış. Otomobilin frenleri de çabuk tepki veriyor ve iyi tutuyor, durma mesafesi yeterli görünüyor. Euro NCAP testlerine girmeyen Hyundai i30CW'nin daha önce bu teste giren HB versiyonu 2007'de dört, 2008'de ise 5 yıldız olarak



güvenlikten tam not almış.

### İdeal bir aile otomobili denebilir

Sonuç olarak Hyundai i30 CW, gösterişten uzak görünümü, rahat sürüş kullanımı imkanı ve ergonomik oturma yapısıyla aileler için ideal bir alternatif olarak görülebilir. Otomobilin gözüme çarpan iki eksiği ise yetersiz bagaj hacmi ve hızlanmalarda ağır kalan otomatik şanzımanıydı. Bunların haricinde sakın kullandığınız ve bakımlarını aksatmadığınız takdirde uzun yıllar sizi tatmin edecek bir otomobil olduğunu söyleyebilirim. i30 CW'nin benim test süresinde kullandığım versiyonu ESP ve ESR donanımlı en yüksek versiyonuydu ve şu an bayilerde 45.350 TL. etiketle satışta bulunuyor.



Hyundai i30 CW 1.6 CRDi 115 HP Otm.

415 LİTRELİK  
BAGAJ HACMI  
BEKLENENİN  
ALTINDA.  
ARKADA DİZ  
MESAFESİ  
YETERLİ.

### Fabrika verileri

Motor: ..... 1582cc, dört silindirli, dizel  
Şanzıman: ..... 4 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 115 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 255 @ 1900~2750 d/d  
Maksimum hız: ..... 180 km/s  
0-100 km/s: ..... 13,4 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4475 / 1,775 / 1,565 mm  
Bagaj hacmi: ..... 415/1395 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 7.9 / 4.9 / 6.0 lt/100 km  
Fiyat: ..... 45.350 TL (28 Ocak 2010)

- + Rahat sürüş imkanı, ergonomik koltuk ve diz mesafesi
- Yetersiz bagaj hacmi, ağır otomatik şanzıman



# GERÇEK OTOMATİK KONFORU

Toyota, Corolla'da sunmaya başladığı "geleneksel" otomatik şanzıman seçeneğiyle, Multi Mode'la küstürdüğü-kaçırdığı müşterilerine karşı kendini affettirmeyi hedefliyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Toyota Auris'i teste aldık, yazdık. Corolla'yı teste aldık, yazdık: Multi Mode (M/M) adlı otomatikleştirilmiş şanzıman, konfordan ziyade konforsuzluk veriyor, sarsıntılı vites değiştiriyor, birçok yol koşulunda kararsız kalıp sürücü ve yolcuları tehlikeye atıyor, yokuşlarda geri kaydırıyor diye. Japon Toyota bu konuyu tıpkı "Kral çıplak" edasıyla haber ve testlerine taşıyan biz ve bizim gibi basın mensuplarının sesini duymuş olacak ki, Corolla'da artık geleneksel otomatik şanzıman seçeneğini de sunmaya başladı.

### Dünyanın en çok satanı

Toyota'nın Corolla için sloganı açık ve net: "Dünyanın en çok satan otomobili". Bir bakıma doğru, bir bakıma da uzun yıllardır kararlılıkla yürütülen akıllı pazarlama stratejisinin bir ürünü. Çünkü eğer bir otomobilin adı hiç değiştirilmezse, onun dünyanın en çok satanı olmasının yolu da açılmış olur. Opel Astra hala Kadett olsaydı, Renault Megane yerine hala 19 satılsaydı durum aynı mı olurdu bilemiyoruz. Ama şu kesin ki, Corolla'nın Golf ve Civic gibi isim değiştirmeyen modelleri geride bıraktığı da açık.







*COROLLA'NIN  
YENİ OTOMATİK  
ŞANZİMAN  
SEÇENEĞİ, MULTI  
MODE'DAN  
BİRÇOK KONUDA  
ÇOK DAHA  
BAŞARILI.*

### Nihayet normal bir otomatik

Size uzun uzun Corolla'yı anlatmak gibi bir niyetimiz yok. Zaten çok tanınan ve artık herkesin aşına olduğu bir model. Şimdilik tasarım bakımından da bir yeniliği yok. Ama test aracımızdaki en önemli yenilik şanzımanında. Toyota'nın şanzıman seçeneklerine yeni eklediği (eleştirilere daha fazla dayanamadılar) tam otomatik şanzıman, bir otomatik şanzımandan beklenen tüm özellikleri sunması bakımından müşterileri memnun edecek. 4 kademeli olması ve manuel kullanıma imkân vermemesi elbette birer dezavantaj, ama M/M'den sonra çölde vaha bulmuş gibi seviniyorsunuz. Çabuk vites değiştiriyor, vites değiştirirken sarsmıyor, kararsızlık yaşamıyor, motorla uyumlu çalışıyor, gazı tam güç basıldığında vites küçültüp istenen

performansı sağlıyor, yokuşlarda geri kaydırmıyor ve yakıt tüketimini de çok arttırmıyor. Bu özellikler de, karnesini "pekiyi"lerle doldurmaya yetiyor.

### Fiyatı 40.150 TL'den başlıyor

Toyota Corolla'nın otomatik şanzımanı sadece 1.6 benzinli motorda ama Comfort ve Elegant olarak iki donanım seçeneğiyle sunuluyor. Otomatik şanzımanlı modeller, manuel olanlardan 2200 TL daha pahalı. 1.6 Comfort A/T'nin fiyatı 40.150 TL. Elegant A/T'nin fiyatı ise 44.950 TL'yi buluyor. Yine otomatik şanzımanlı olan ve opsiyonel olarak otomatik yükseklik ayarlı xenon far, far yıkama sistemi, Araç Denge Kontrol Sistemi (VSC) ve Elektronik Çekiş Kontrol Sistemi'ne (TRC) sahip olan en üst modelin fiyatı ise 47.950 TL.



*TOYOTA  
COROLLA,  
BEĞENİLEN  
BİR OTOMOBİL  
OLDUĞUNU,  
YÜKSEK SATIŞ  
RAKAMLARIYLA  
KANITLIYOR.*

### Toyota Corolla 1.6 Dual VVT-i A/T

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	124 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	157 Nm @ 5200 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4540 / 1760 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.3 / 6.0 / 7.2 lt/100 km
Baz fiyat (1.6 Comfort A/T):	40.150 TL (27 Ocak 2010)

- + Gerçek bir otomatik şanzımana kavuştu
- Sert plastik malzeme



## Foto-Test devam ediyor

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatına, Peugeot 107 1.0 12V 2-Tronic Trendy modeliyle devam ediyoruz.



ŞEHİRLİ 107'NİN ARKA TASARIMI SEVİMLİ.



MAKYAJLA BİRLİKTE ÖN TASARIM TAZELENDİ.



107, KÜÇÜK DIŞ BOYUTLARI SAYESİNDE ŞEHİR İÇİNDE PRATİK BİR KULLANIM SUNUYOR. OTOMOBİLİ PARK ETMEK ÇOK KOLAY.



DEPO KAPAĞI, ARKADA GİZLİ.



DIŞ DİKİZ AYNALARI ELEKTRİKLİ DEĞİL.

### RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ



139 LT'LİK BAGAJ HACMİ UFAK OLSA DA SINIFI İÇİN NORMAL.



PEUGEOT 107, HIZLI OTOYOL SÜRÜŞLERİNDE  
TEDİRGİN ETMESE DE, YAN RÜZGARLARDAN  
ETKİLENİYOR.







MINİMALİST ETKİ İÇ MEKANDA DA GÖRÜLÜYOR. BUTON SAYISI AZ. KAFA KARIŞTIRACAK KUMANDA BİRİMİ BULUNMUYOR.



KLİMA KUMANDALARI OYUNCAK GİBİ DURUYOR.



TORPİDO GÖZÜ KAPAKSIZ.



ARKA KOLTUK 2 KİŞİLİK TASARLANMIŞ



68 HP'LİK MOTOR GÜRÜLTÜLÜ AMA ÇOK TUTUMLU.



2-TRONIC ŞANZIMAN SARSINTILI VİTES DEĞİŞTİRİYOR.



AÇIK EŞYA GÖZLERİ PRATİK KULLANIM SAĞLIYOR.



KOLTUKLAR ŞEHİRDE İNSANI YORMUYOR.



MALİYET KAYGILARI NEDENİYLE ARKADA KELEBEK CAM VAR.

#### Peugeot 107 1.0 12V 2-Tronic Trendy

##### Fabrika verileri

Motor:	998 cc, 3 silindirli
Maks. güç:	68 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	93 Nm @ 3600 d/d
Maks. hız:	157 km/s
0-100 km/s:	14.0 sn
Boyutlar (u / g / y):	3430 / 1630 / 1465 mm
Boş ağırlık:	800 kg
Bagaj hacmi:	139 / 199 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	4.1 / 4.6 / 5.5 lt/100 km
Baz fiyat:	26.900 TL



YOLCU CAMINI SÜRÜCÜ AÇAMIYOR.



## Herkes “Pele” olursa

Her sezon İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası bittikten sonra özellikle internetteki ralli forumlarında çeşitli sohbetler dönüp dolaşır. Herkes kendine göre şampiyonayı yorumlarken, yarış camiasında “Pele” tabir edilen hızlı isimlerin de dikkat çektiği söylenir durur.

“Şu yarışçı acaip gitti, mutlaka Türkiye Ralli Şampiyonası yapmalı” gibi yorumlar havada uçuşurken, bu övgülerden bazı pilotların gaza gelip burunlarından kıl aldırmadığı da gözlemlenmektedir. Ne de olsa memlekette başka yarış ve etap yoktur. Burada geçilen iki etapta hızlanmışlar, kupaları almışlar, başları göğe ermiş iyi pilot (!) olmuşlardır...

Toplam iki özel etabın beşer altışar kez geçilmesiyle yarışılan bir şampiyona pilota deneyim kazandırır. Buna bir sözüm yok ama bana göre asla gelecek için kıstas olamaz. Eğer bir değerlendirme yapılacak olursa en doğru mecra Türkiye Ralli Şampiyonası'dır. İyi bir pilot etap karakteri ne olursa olsun her zaman üst sıralarda zaman yapıp kafa-

ya oynayan isimdir. İyi ve hızlı bir pilotu değerlendirmenin temel noktası etap kronometreleridir. Geçen ralli sezonuna bakarsak Murat Bostancı buna en güzel örnek olarak gösterilebilir. Ford Fiesta ST ile katıldığı her rallide sürekli üst sıralara yakın zamanlar elde etmiştir. Asfalt ya da toprak zemin hiç fark etmedi, genç Murat her rallide performansının üstüne biraz daha koyarak sezonu Gençler Şampiyonu olarak noktalamayı başardı.

Amacımız üzümü yerken bağcıyı dövmek değil, dergimizin bu ve önceki sayılarında da İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'na ne derece yer verdiğimiz gördünüz. Her zaman sporun gelişmesi için amatör ya da profesyonel fark etmez yarışan sporculara desteğimizi veririz. Ama yeri geldiğinde de bazı “pilotları” ayakları yere basmaya da davet etmesini biliriz...



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

## Dakar Rallisi'nde Kemal Merkit tarih yazdı.

**2010 Dakar Rallisi'nde bu yıl motosiklet sınıfında ülkemizi temsil eden Kemal Merkit, mekanik destek almadan yarışanlar kategorisinde zafere ulaşarak göğsümüzü kabarttı.**

Yeni yılın ilk günü Buenos Aires'den start alan Dakar Rallisi 14'üncü özel etabın geçilmesiyle 16 Ocak Cumartesi günü sona erdi. Ülkemizi motosiklet kategorisinde temsil eden Kemal Merkit, Genel Klasmanda 49'uncu sırayı elde ederken Mekanik destek almadan yarışanlar kategorisinde de birinci oldu. Kemal Merkit yarıştan sonra “Tüm bunlar podyumda şu an Türk bayrağını dalgalandırmak içindi. 9.000 km'lik zorlu yolculuğu tamamladığım için ve ülkeme birincilik ödülüyle dönüyor olmanın mutluluğunu yaşıyorum. 15 gün boyunca zorlandığım çok anlar oldu ancak yılmadan bu zorlu yarış 5. kez bitirdim.” açıklamasını yaptı.

32. Dakar Rallisi'nde Volkswagen ile yarışan eski dünya ralli şampiyonların-

dan Carlos Sainz, takım arkadaşı Nasser Al-Attiyah'yı geride bırakarak zafere ulaşan isim oldu. İspanyolların efsane ralli pilotu, 2 dakika 12 saniye farkla kariyerinde ilk kez Dakar Rallisi'nde mutlu sona ulaştı. Genel klasmanda üçüncülüğü ise yine Volkswagen Touareg ile yarışan Amerikalı Mark Miller elde etti.



**Merkit bayrağımızı dalgalandırdı.**



**Otomobil kategorisinde Volkswagen ilk üç sırayı elde etti.**



# İstanbul'un yeni kralı Mustafa Söylemez

2009 Castrol İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nın son yarışını Mustafa Söylemez kazanarak şampiyonluğa ulaşan isim oldu.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Castrol'ün ana sponsorluğunda üç ayaktan oluşan İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nın son yarışı için ekipler yine Şile tarafındaki özel etaplarda kozlarını paylaşacaktı. 13 Aralık'da yapılan ilk yarışta ekipler yağmurlu ve oldukça soğuk hava şartlarında yarışırken, 10 Ocak'da yapılan final ayağının sabahında ise gökyüzündeki güneşli ve ılık bir hava herkesin yüzünü güldürmüştü. Şampiyonluk mücadelesi için iddialı üç isim olan Mustafa Söylemez, Menderes Okur ve Güven Bostancı kozlarını son kez toplam beş kez geçilecek özel etaplarda paylaşacaklardı. Ayrıca diğer grup ve sınıflarda da şampiyonluk mücadelesinin bu yarışta belli olacak olması yarışı oldukça seyri cazip hale getirdi. 44 ekibin start aldığı rallide Castrol 3, İsook etabı da 2'ser kez geçilerek yarış ve şampiyona noktalanacaktı.

#### **Dört çeker otomobillerin mücadelesi nefes kesti**

3. İstanbul Mahalli Rallisi'nin ilk özel etabı olan Castrol'de Mitsubishi Lancer Evo9 ile yarışan Mustafa Söylemez en iyi zamanı yaparak liderliğe yerleşir-

ken, Menderes Okur da kendisini zirve yolunda takibe koyuldu. Daha sonrakı İsook etabında en iyi zamanı yaparak aradaki farkı 0,7 saniyeye indiren Menderes Okur, belki de Türkiye Ralli Şampiyonası'nda bile görülmeyen bir çekişmenin sinyallerini verdi. Ancak Castrol'ün ikinci geçilişinde otomobilinin ayarlarından istediği verimi alamayan Menderes Okur, zirve yolunda Mustafa Söylemez'i bir nebze olsun rahatlatırken, Güven Bostancı'nın ise daha da iştahlanmasına sebep oldu. Son iki etapta temposunu arttıran Güven Bostancı yine eşi Çağla ile girdiği rallide en iyi zamanları gerçekleştirdi. Ancak zirveyi daha ilk etapta ele geçiren Mustafa Söylemez, yarış boyunca yılların tecrübeli ismi kopyotu Cem Bakançocukları'nın verdiği taktikleri harfiyen uygulayarak yerini kaybetmedi ve son ralliyi kazanan isim oldu. Daha önce bu sezon Türkiye Otokros Şampiyonası'nda Kategori 3 birinciliğini kazanan Mustafa Söylemez, İstanbul Ralli Şampiyonası'nda da zafere ulaşarak ikinci kez taç giymiş oldu. Kariyerinde ilk kez 4 WD turbo otomobilin direksiyonuna oturan Alparslan Çukurova, üçüncü



**Ahmet İskender Kaya ilk kez kullandığı dört çeker otomobilden çok memnun kaldı.**



**Ümit Kemal Coşkun Renault 19 16S'i ile Grup H birinciliğini kazandı.**



**Bülent Şimşek zıplama noktasında yerçekimine adeta meydan okudu.**





**Alptekin Işıkalp hızlı performansını A/6 birinciliği ile süsledi.**



**Sanal Ralli Şampiyonu Necmi Hasbudak 00 olarak start aldı.**

Fiat Palio ile start alan Ahmet İskender Kaya, bu kez Sedat Bostancı'nın ko-pilotluğunda Mitsubishi Lancer Evo 9 ile katıldığı son yarışta elde ettiği yedincilikten dolayı mutluydu.

### **Mustafa Söylemez: “Çok keyifli bir şampiyona yaşadık”**

Bu yılın İstanbul Mahalli Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazanan Mustafa Söylemez yarış sonrası yaptığı açıklamada “Şampiyonanın açıkçası çok çekişmeli ve keyifli geçeceği zaten belliydi. Önceki iki yarışta da podyumda yer alan ekipler arasındaki yakın olan zaman farkları da bunun göstergesiydi. Bence kış dönemi için çok güzel bir yarış oldu. 2010 sezonu öncesi bizim için çok iyi bir antrenman oldu diyebilirim. Çok keyif aldık, umarım seyredenler de bizler kadar memnun olmuşlardır” şeklinde konuştu.

olarak finişe gelirken, Menderes Okur ise dördüncülüğün sahibiydi.

### **Genç pilotlar göz doldurdu**

İstanbul Ralli Şampiyonası'nın son yarışında 24 ekip finişe gelirken, Ford Fiesta ST ile A/7 sınıfında mücadele eden Orhan Avcıoğlu Genç Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazandı. A/6 sınıfında parkurlarımızın hızlı pilotlarından Alptekin Işıkalp, N/3'de ise Bülent Gürkan mutlu sona ulaşan isimler oldular. Bayanlarda bu yıl Serpil Pak zaferin sahibi olurken, Eytan Halfon son yarışta kazandığı birincilikle N/2 sınıfında zaferi elde etti. 3GE sponsorluğunda ilk iki yarışta



**Veteran Force adıyla Fiat Palio otomobilleriyle şampiyonada mücadele eden Soner Ömürlü - Ertekin Dal ekibi podyumda seyircileri selamlarken mutluydu.**

### **3. Castrol İstanbul Rallisi Genel Klasmanı**

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	.....Mustafa SÖYLEMEZ - Cem BAKANÇOCUKLARI...	Mitsubishi Lancer Evo 9 ..	31:05.2
2.	.....Güven BOSTANCI - Çağla BOSTANCI .....	Mitsubishi Lancer Evo 9 ..	31:07.0
3.	.....Alpaslan ÇUKUROVA - Burçin KORKMAZ .....	Mitsubishi Lancer Evo 9 ..	32:06.4
4.	.....Menderes OKUR - Aras DİNÇER .....	Mitsubishi Lancer Evo 9 ..	32:07.9
5.	.....Orhan AVCIOĞLU - Burak AKÇAY .....	Ford Fiesta ST .....	33:10.1
6.	.....Bülent GÜRKAN - Burak KOÇOĞLU .....	Ford Fiesta ST .....	34:34.7
7.	.....Ahmet KAYA - Sedat BOSTANCI .....	Mitsubishi Lancer Evo9 ...	34:38.7
8.	.....Alptekin IŞIKALP - Serdar AYDIN .....	Citroen C2 .....	34:47.9
9.	.....Bora KABATEPE - Cengiz KABATEPE .....	Ford Fiesta ST .....	34:53.4
10.	...Halim ÖZAL - Burak SÖĞÜT .....	Citroen C2 .....	35:05.1



# Mahalli heyecanın ardından



Üç yıl sonra yeniden Anadolu Yakası'nda yapılan 2009 Castrol İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası şimdiden hatıralardaki yerini almaya başladı.

Yazı ve fotoğraflar : Gürkan Çağlar



Üç yarıştan oluşan İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nı geride bıraktığımız andan itibaren birtakım gözlemlerimizi sizlerle paylaşmak için bu konuyu açtık. Bu yılki şampiyonada öncelikle start alan yarışmacı sayısının ortalama 50'ye yakın olması yarış severler açısından oldukça sevindiriciydi. Ayrıca organizatör kulüp olan İstanbul Otomobil Kulübü (İSOK) ve ana sponsor Castrol bu sene doğru yolu bularak Anadolu Yakası'nda Şile taraflarındaki hızlı toprak etaplarda yarış yaparak kompetisyon ortamının güçlenmesine sebep oldu. Bu sene İstanbul'da yapılacak Rally Of Turkey'de de bazı kısımları kullanılacak olan Castrol ve İSOK etaplarında yarışan ekipler her geçişlerinde daha da hızlanırken, son yarışta heyecan ve çekişme ibresinin artmasına neden oldu.

Bu yılki şampiyonada ralli merkezi ve podyum alanı olarak Kurtköy TEM kenarında oldukça geniş bir alana kurulu olan Viaport Alışveriş Merkezi kullanıldı. Otopark'ının bir kısmının ekiplere servis alanı olarak tahsis edildiği rallinin idari merkezi ve start-finiş takı da mağazaların olduğu yerin ortasında yer alarak alışverişe gelen yerel halkın pilotlara yakın ilgisi sağlandığı görüldü. Ayrıca yemek alanında gördüğümüz bir Ford Fiesta'nın içine kurulmuş olan yarış simülatorü şampiyona boyunca

hız tutkunu yarış severlere hizmet etti. İstanbul Otomobil Kulübü'nün yılların eskitemediği sembol isimlerinden Hilmi Orbay'ın başkanlığında ağırlığı genç ve enerjik isimlerden oluşan ekibinin üç yarışta da oldukça ciddi çalıştığı görüldü. Daha önce yarışta görev almış tecrübeli isimlerden de destek alınarak yapılan çalışmalar ışığında organizasyona etki edecek herhangi bir hata göze çarpmadı. Özellikle Castrol özel etabındaki zıplamalı seyirci noktasında son yarışta daha sıkı güvenlik önlemleri alındı ve bu konuda asla taviz verilmedi.

### Parlayan isimler dikkat çekti

Bu sene de İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nda dikkatleri çeken isimler oldu. Daha önce 2007'de yarıştığı Lassa Rally Team'de Super 1600 otomobille yarışarak dikkatleri çeken Orhan Avcıoğlu, vatani görevinin ardından Ford Fiesta ile döndüğü ralli parkurlarında yine dört çeker otomobillere kafa tutan zamanlar çıkarttı. Yine Ford Fiesta ile N/3 sınıfında yarışan Bülent Gürkan yeni otomobili ve ko-pilotu Burak Koçoğlu ile uyumlu görünerek her yarış daha da hızlandı. Aynı şekilde genç pilot Bora Kabatepe de sergilediği performans ile önümüzdeki sezondan itibaren Türkiye Ralli Şampiyonası'nda artık babası Cengiz Kabatepe'den direksiyonu devralması gerektiğini gösterdi. Vatani göre-



**Murat Cenk Aygündüz yıllar sonra Ali Bacioğlu ve Emre Yerlici secereli Peugeot 205 GTI'ı ile yarışlara renk kattı.**



**Bora Kabatepe performansı ile dikkatleri üzerine topladı.**



**Veysel Ünal şampiyonanın ilk yarışında elinden geleni yaparak finişe geldi.**

*İSTANBUL RALLİ ŞAMPİYONASI'NDAKİ BU SENE ÇEKİŞME ORTAMI 2004 SENESİNDEKİ UNUTULMAZ MAHALLİ RALLİLERİ ANIMSATTI.*



vinin ardından yeniden parkurlara geri dönen başka isim olan Adil Küçükşarı ise Renault 11 ile start alarak şampiyonanın en büyük sürprizini yaptı. Dört yıllık kısa ama hızlı gelişen kariyerinde 19 yaşındaki otomobili ile ne yapacağı oldukça merak konusu olan genç pilot ilk rallide Grup H birincisi olmasına rağmen daha sonraki yarışta kalarak şampiyona defterini kapattı.

Dört yıldır yarışmayan Tolga Şansal, çok sevdiği ve şampiyona sonrasında satılığa çıkardığı Nisan Sunny GTI'ı ile sponsorsuz yarışmasına rağmen maksimum tempoyla otomobilini sürerek hakkını sonuna kadar verdi. Özellikle Castrol etabındaki spektaküler zıplamaları ile hafızalara kazınan Tolga Şansal, son rallide bu yılın sanal ralli şampiyonu Nemci Hasbudak'a ko-pilotluk yaparak tecrübelerini paylaştı. Bir yıllık aranın ardından Murat Günarşlan da Bora Arabacı ile yine Grup A Citroen Saxo'su ile her etap daha da hızlanarak dikkatleri çekti. N/2 mücadelesinde geçen senenin galibi Kemal Çetinkaya ise yeni sponsoruna da zafer hediye etmek istediği şampiyonada şanssızlıklarla boğuştu. Her şeye rağmen son raund öncesinde N/2 birinciliği için Eytan Halfon ve yılların tecrübeli ismi Levent Kantürk ile potada olan İzmirli geç pilot, son yarışta yine şanssızlığının kurbanı olarak unvanı Ey-



**Can Eroskay – Doğuş Gökay ekibi Anadol ile toprakta rakiplerine meydan okudu.**

tan Halfon'a bıraktı. Alptekin Işıkalp yine beklendiği gibi eline adeta eldiven gibi oturan Citroen C2'si ile hızlı performansını sergileyerek sınıfta rahat bir zafere ulaştı.

*İSTANBUL MAHALLİ RALLİ ŞAMPİYONASI'NDA İLK YARIŞ OLUMSUZ HAVA KOŞULLARINDA YAPILSA DA SON İKİ RALLİDE ŞARTLAR EKİPLERDEN YANAYDI...*



**Yılların tecrübeli ismi Levent Kantürk genç rakiplerine taş çıkarttı.**



**Ankara Üniversitesi'nin sempatik genç isimleri etaplarda yer aldılar.**



**Serpil Pak, ko-pilotu Merve Hasbay'ın tecrübesiyle Bayanlar birincisi oldu.**



# Hirvonen'den yeni otomobille ilk zafer



Kıtalararası Ralli Şampiyonası IRC'nin ilk ayağı olan Monte Carlo Rallisi'nde Mikko Hirvonen parkurlara ilk kez merhaba diyen Ford Fiesta S2000 otomobili ile zafere ulaşarak tarih yazdı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Geçtiğimiz yıl Dünya Ralli Şampiyonası'nda kariyerinin ilk pilotlar şampiyonluğu şansını son yarışta avucunun içinden kaçıran Mikko Hirvonen, Ford'un Super 2000 sınıfında uzun süredir geliştirmekte olduğu ve ilk yarışına çıkardığı Fiesta Super 2000 otomobiliyle ilk yarışında baştan sona önde götürerek zafere ulaşmayı başardı. M-Sport'un patronu Malcolm Wilson tarafından daha ziyade otomobili test etmek amacıyla katıldıklarını açıklamasına rağmen üç gün boyunca Ford Fiesta S2000, bu sınıfın önde gelen otomobilleri Peugeot 207 ve Skoda Fabia ile rekabet edebilecek haldede olduğu gözlemlendi. Bu sene IRC'ye oldukça iddialı ve kalabalık bir kadroyla katılan Skoda takımının Finli pilotu Juho Hanninen ikinciliği elde ederken, takım arkadaşı ve 2008'ın IRC pilotlar şampiyonu Fransız Nicholas Vouilloz ise üçüncülüğü elde etti.

### Sürprizlerle dolu bir ralli yaşandı

Monte Carlo'nun kendine özgü ve her an yeni sürprizlere gebe olan ve kimi zaman karla kaplı olan asfalt etaplarında ilk gün koşulan etapların ardından Mikko Hirvonen geçen yılki şampiyon



**Juho Hanninen podyumda yer alan ikinci Finli pilot oldu.**

*MONTE CARLO RALLİSİ'NİN KİMİ ZAMAN KARLA KAPLI OLAN ÖZEL ETAPLARINDA BU SEZON İDDİALİ OLAN SKODA TAKIMI PİLOTLARI YARIŞ BOYUNCA ÜST SİRALARI OLDUKÇA ZORLADI.*



**2008 şampiyonu Nicholas Vouilloz Skoda takımındaki ilk yarışından üçüncülükle ayrıldı.**



Kris Meeke'nin 41,9 saniye önünde lider durumdaydı. Bu ralli de her zaman iyi sonuçlara imza atmış olan Fransız Stephane Sarrazin Peugeot 207 S2000 ile lastik patlatınca çok zaman yitirerek yerini Kris Meeke'e bıraktı. Geçen sene yarışın zafere ulaşan ismi olan Sebastien Ogier, Hirvonen'le olan farkı 4.9 saniyeye kadar düşürse de yol dışına çıkıp tekerleğine hasar vermesi ona 1,5 dakikaya mal oldu. Buna rağmen hızlı sürüşüyle parkurda yarışı izleyen Fransız seyircilerin oldukça yoğun tezahüratını toplayan Ogier, günü genel klasmanda beşinci sırada tamamladı.

2010 sezonunda Formula 1'de Renault takımıyla mücadele edecek olan Polonyalı Robert Kubica ise Clio R3 le katıldığı yarışta daha ilk etapta yaşadığı motor arızası nedeniyle yarış dışı kalarak hevesi kursağında kaldı. Rallinin ikinci ayağında ise geçen yılın IRC pilotlar şampiyonu Kris Meeke, bir köprü girişine çarparak abandone oldu. Maksimum atak sürüşünden taviz vermeyen Sebastien Ogier ikinci gün üçüncülüğe yükselirken, ilk iki sırada ise Finli pilotlar Mikko Hirvonen ve Juho Hanninen yer aldılar.

### Ogier'in yükselişi bitime bir etap kala son buldu

Monte Carlo Rallisi'nin son gününde Mikko Hirvonen hatasız bir sürüşle lider-



**Sebastien Ogier yarış boyu sürüşüyle izleyenlerin adeta nefesini kesti.**

liği rakiplerine kaptırmazken, Sebastien Ogier'in nefesleri kesen zirve yolundaki atakları sürüyordu. Sebastien Loeb'ün veliahtı olarak lanse edilen genç Fransız pilot, rallinin bitimine üç etap kala ikinci sıraya kadar yükselerek bu çabasının sonucunu aldı. Ogier'in bu ataklarına karşı Peugeot 207 S2000 otomobili mekanik arıza çıkararak genç Fransız pilotu adeta yarı yolda bıraktı.

Ogier'in vedasıyla Juho Haninen yeniden ikinci sıraya yükselirken, Mikko Hirvonen de liderlikte daha da rahatlamıştı. Nicholas Vouilloz da son etap öncesi kendisine adeta piyango gibi vuran podyum fırsatını son etapta da tepmeyerek Skoda takımında ilk yarışından üçüncülük ile ayrılmayı başardı. 2WD sınıfında ise Renault Clio R3 ile Kris Princen birinciliği elde eden pilot oldu. Start alan 63 ekibin 36'sı yarışı tamamlamayı başardı.



**Renault Clio R3 ile Kris Princen yarıştaki en iyi 2WD sürücüsü oldu.**



**F1 pilotu Robert Kubica da şansını rallide denedi ama yarış dışı kaldı.**



**Son şampiyon Kris Meeke yarış dışı kalarak sezona puansız başladı.**



**Monte Carlo'yu kazanmış iki Finli Makinen ve Hirvonen yan yana geldi.**

### IRC Monte Carlo Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	Mikko HIRVONEN - Jarmo LEHTINEN	Ford Fiesta S2000	4:32:58
2	Juho HANNINEN - Mikko MARKKULA	Skoda Fabia S2000	4:34:49,9
3	Nicolas VOUILLOZ - Benjamin VEILLAS	Skoda Fabia S2000	4:36:17,6
4	Stéphane SARRAZIN - Jacques-Julien RENUCCI	Peugeot 207 S2000	4:40:24,0
5	Jan KOPECKY - Petr STARY	Skoda Fabia S2000	4:41:47,2
6	Guy WILKS - Philip PUGH	Skoda Fabia S2000	4:42:23,0
7	Bruno MAGALHAES - Carlos MAGALHAES	Peugeot 207 S2000	4:42:43,9
8	Jean-Sébastien VIGION - Stephane PREVOT	Peugeot 207 S2000	4:46:32,0
9	Jaroslav ORSAK - Karel VAJIK	Skoda Fabia S2000	4:54:15,1
10	Andrej JEREB - Miran KACIN	Peugeot 207 S2000	4:58:24,6





### Basın mensupları sanal ortamda yarıştı

Ülkemizdeki Motorsporları medyasında yer alan bazı basın mensupları, Borusan Otomotiv Motorsport pilotlarının düzenlediği WTCC resmi oyunu Race ON simulator gecesinde bir araya geldi. 15 medya kuruluşundan 25 basın mensubunun bir araya geldiği gecede eleme usulü birbirleri ile yarışan basın mensupları keyifli anlar geçirdiler. Gecenin sonunda, yarışmanın galibi TürkiyeF1'den Tuna Karahan olurken ikincisi F1 Racind dergisinden Fatih Yurdatapan, üçüncüsü ise TürkiyeF1'den Savaş Ünal oldu. Dereceye giren basın mensupları kupaları ile beraber Toshiba'nın kendileri için hazırladığı hediyeleri Toshiba Genel Müdürü Aytaç Biter'in elinden aldılar. Ayrıca gecenin galibi Tuna Karahan, WTCC simülöründe Borusan Otomotiv Motorsport'un WTCC'de yarışmış pilotu İbrahim Okyay ile büyük finalde kapışma şansı elde etti. 2008 senesinde WTCC'de yarışan Borusan Otomotiv Motorsport, Race On oyunu içerisinde Türk bayrağı, kendi renkleri olan turkuaz BMW 320si otomobili ve pilotları İbrahim Okyay ve Aytaç Biter ile yer alıyor.

### Ducati takımı 2010'dan ümitli

2007'de Casey Stoner ile elde ettikleri Dünya Sürücüler Şampiyonluğu'nun ardından geçtiğimiz iki sezon zirveden uzak kalan Ducati takımı, yeni motoru ile 2010'da iddialı olduğunu açıkladı. Takımın genel müdürü Claudio Domenicali, 2010'da kullanacakları yeni motorunun sürücüleri Casey Stoner ve Nicky Hayden'a daha rahat bir sürüş imkânı verdiğine inanıyor. Takımın Avustralyalı şampiyon sürücüsü Casey Stoner'in Ducati ile başarılı olmasına rağmen birlikte yarıştığı takım arkadaşları motorun sürüşü konusunda hep sıkıntı yaşamışlardı. Claudio Domenicali, 2010 motoru tasarlanırken daha sürülebilir olması düşünüldüğünü söylerken, " Geçmişte zaten takip ettiğimiz bir yolu tekrar denemeye değer olup olmadığından endişe etmeye başladık. 2010'da daha iyi çekişe sahip bir motorumuz olacağını düşünüyoruz" açıklamasını yaptı.



### Ken Block Türkiye Rallisi'nde start alacak

Yeni kurulan Monster World Rally Team, bu seneki Dünya Ralli Şampiyonası'nda yıldız sürücüleri Ken Block'un Focus WRC ile yarışacağını açıkladı. Block, M-Sport tarafından servisi verilen programında, aralarında Türkiye Rallisi'nin de bulunduğu yedi rallide start alacak. Block'un programı Mart ayındaki Meksika Rallisi ile başlıyor, sonra sırasıyla Türkiye, Portekiz, Almanya, Fransa ve İspanya rallileri ile sürüp İngiltere'de son buluyor. Block ve co-pilotu Alex Gelsomino, Amerika'daki yarışlarda ise parkurlara yeni çıkan Fiesta S2000'i kullanacak. Bu yıl ilk kez İstanbul'da düzenlenecek olan Türkiye Rallisi'nde, yarış severler Citroen Junior takımında yer alacak olan eski Formula 1 şampiyonu Kimi Raikkonen ve Ken Block'u izleme şansını da yakalamış olacaklar.







### Mercedes GP takımı medyaya tanıtıldı

Mercedes GP Petronas takımı 2010 sezonunda kullanacağı yarış aracını ve pilotları Michael Schumacher ve Nico Rosberg'i Stuttgart'taki müzesinde düzenlenen törenle medyaya tanıttı. Mercedes Motorsporları Direktörü Norbert Haug yaptığı konuşmada son 60 yılın en çekişmeli sezonunun yaşanacağını tahmin ettiğini söylerken, takımın yeni isim sponsoru Petronas'a ve diğer destek veren firmalara samimi şekilde hoş geldin dediğini sözlerine ekledi. Takım direktörü Ross Brawn ise yeniden Michael Schumacher ile birlikte çalışacaklarından dolayı büyük heyecan duyduğunu söyledi. Mercedes GP'nin başında olmanın kendisi için çok heyecan verici, motive edici bir durum olduğunu kaydeden Brawn, "Nico da çok büyük bir potansiyele sahip. Michael'la harika bir partner olacak" diye konuştu. Dört yıl aradan sonra pistlere geri dönen Michael Schumacher ise, bu kararında taraftarlarının bu yöndeki aşırı taleplerinin en büyük rolü oynadığını açıkladı.

### Lassa'dan medyaya co-drive etkinliği

2009 yılında 6 yarıştan oluşan İtalya Toprak Ralli Şampiyona'sının 3 yarışına katılarak, dışa açılma sürecinin ilk adımını atan Lassa Rally Team, İstanbul-Belgrad Ormanı'nda co-drive etkinliği düzenledi. Düzenlenen etkinlikte Lassa'nın 2010 yılıyla ilgili hedefleri açıklanırken, medya mensupları ayrıca Volkan Işık'ın pilotajında Mitsubishi Evo IX ralli otomobilin sağ koltuğuna oturarak ralli heyecanını yaşama fırsatı buldular. Organizasyonda bir konuşma yapan Brisa Satış Genel Müdür Yardımcısı Serdar Demirdağ, 2009 yılında yaşanan ekonomik krize rağmen, öngörülü davranarak OEM, yurtiçi ve yurtdışı tüm kanallarda hedefledikleri noktada yılı bitirdiklerini ifade ederken, 2010 yılının otomotiv ve yan sanayi için daha iyimser bir yıl olacağını düşündüklerini sözlerine ekledi. Lassa Rally Team Direktörü Volkan Işık ise İtalya Toprak Şampiyonası'nın üç yarışına katılarak iyi bir hazırlık dönemini geride bıraktıklarını söyledi.



Gürkan Çağlar - Volkan Işık



### Volkan Işık ile Ralliye İlk Adım Seminerleri 20 Şubat'ta başlıyor

Bu yıl sekizinci kez düzenlenecek olan Ralliye İlk Adım Seminerleri'nde Volkan Işık'ın kendi bilgi ve tecrübelerini katılımcılara aktardığı bu özel eğitim programının her yaştan kişiye açık olacağı açıklandı. Bu seminerler her sene olduğu gibi bu sene de sınırlı sayıda katılımcıya açık bulunuyor. Ehliyeti olan herkesin katılabileceği seminerlerde katılımcılar, ralli sürüş tekniklerini konusunda uzman eğitmenlerden öğrenme ve seminerin ikinci günü düzenlenen yarışma fırsatı da dâhil olmak üzere farklı bir hafta sonu bekliyor. Seminerler, katılımcılara teorik ve pratik eğitimi bir arada alma şansı sunuyor. Pratik eğitimler, İstanbul Olimpiyat Parkı'nda hazırlanan özel ralli parkurunda Fiat Palio ralli otomobilleri ile yapılacak. Tüm güvenlik önlemleri alınmış özel parkurda katılımcılar pilotluk ve co-pilotluk eğitimleri alacaklar. Seminer ile ilgili 0 555 832 01 01 no'lu telefondan detaylı bilgi alınabilir.



# M3 YAVAS DİYENLERÉ

Yazı: Eren Tekin





Yazıma başlarken sizlere Hamann Thunder'dan bahsetmeden önce kısaca BMW'nin efsane modeli M3 hakkında bilgi vermek istiyorum. 1986 yılında BMW yetkilileri markaları için çok büyük öneme sahip olacak ve efsaneleşecek, 3 serisinin M versiyonunu üretme kararı aldılar. Aradan geçen 24 yıla rağmen hala caddelerde, drift yarışlarında, rallilerde M3'ün ilk versiyonundan günümüzdeki versiyonuna kadar olan tüm modellerini görmemiz aslında M3'ün ne kadar başarılı ve otomobil dünyası için gerçek bir efsane olduğunun kanıtı. BMW M3 modelleri geçmişten günümüze sırasıyla E30; 195 HP, E36; 286 HP, E46; 343 HP ve E92; 420 HP üreten motorlara sahipler.

Hamann Thunder'dan bahsedecek olursak; bu canavarın üzerinde bulunan 5.0 lt hacmindeki V10 motor 560 HP & 575 Nm tork üretiyor. Bu bugüne kadar herhangi bir M3 modelinde kullanılmış en büyük ve en güçlü motor olarak tarihe geçti. Neden mi? BMW için yaptığı başarılı modifikasyon çalışmalarıyla bilinen Hamann bu sefer işi iyice abartarak BMW V8 sığdırmışsa, biz V10 da

sığdırırız diyerek Thunder için M5 ten tanıdığımız V10'u kullanmış ve bununla da yetinmeyip işi biraz daha abartarak bu motoru da güçlendirmiş. Bu işlemin ardından standardı 507 HP (M5) olan 5.0 litrelik motorun gücü 7750 d/d'de 560 HP'ye ve 6100 d/d'de 574 Nm torka yükselterek adeta devrim niteliğinde bir modifikasyon gerçekleştirilmiş. Gücünü yere 325/25 ZR20 ebadındaki arka lastiklerinden aktaran otomobil, 0'dan 100 km/s hıza 4.2 saniyede ulaşıyor. Aracın maksimum hızı ise 335 km/s.



*BMW M3, HAMANN'IN ELLERİNDE V10 MOTORA VE 560HP GÜCE KAVUŞMUŞ. ARACIN MAKSİMUM TORKU İSE 575 NM.*



## e-otodergi okuyucu sayıları

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



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.

**Mart 2010** tarihli 21'inci sayımız, **06 Mart 2010** tarihinde yayına girecektir.



4 Mart'ta kapılarını açacak olan Canevre Otomobil Fuarı'nın tüm ayrıntılarını 6 Mart 2010'da yayına vereceğimiz 21'inci sayımızda bulabilirsiniz.