

WWW.

TEMMUZ 2008

SAYI:1

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

## SUBARU IMPREZA WRX STI



■ MAKYAJLI MERCEDES-BENZ SL

■ TOYOTA LAND CRUISER 4.5 D-4D V8

■ FIAT BRAVO 1.4 16V T-JET 150 HP

■ MINI COOPER S CLUBMAN OTM.



### KARŞILAŞTIRMA:

FORD FOCUS SEDAN 1.6 TDCI  
OPEL ASTRA SEDAN 1.3 CDTI  
CITROEN C4 SEDAN 1.6 HDI



# Türkiye'nin ilk ücretsiz elektronik otomobil dergisi

**Şu an “Türkiye'nin ilk ücretsiz elektronik otomobil dergisini” bilgisayarınıza indirmiş ve okumaya başlamış bulunuyorsunuz.** Öncelikle göstermiş olduğunuz ilgiden dolayı size teşekkür ederiz. Umarız hem web sitemizden hem de aylık dergi formatında yine bu adreste bulabileceğiniz **“e-otodergi”**den memnun kalırsınız.

Bazı gelişmiş Avrupa ülkelerinde ve özellikle de ABD’de rastladığımız bu elektronik gazetecilik örneği, okuyuculara ülkemizde ilk kez sunuluyor. Bu dergi, sadece elektronik ortamda yayımlanacağı için, rahat okunması amacıyla basılı dergilerden farklı bir tasarıma ve yazı boyutuna sahip. Bu da beraberinde kolay okunabilirliği getiriyor.

**“e-otodergi”**nin bayiye gidip parayla satın aldığınız dergilerden eksik kalan bir yönü yok. Testler, haberler, sürüş izlenimleri gibi konular büyük bir titizlikle yazılıyor. Zaten bu satırların yazarları olan kişiler de köklü otomobil dergiciliği tecrübesine sahipler. Öte yandan, **“e-otodergi”** formatının siz okuyucularımıza sayısız avantajı var. Birincisi ve belki de sizin için en önem-

lisi **“ücretsiz”** olması. **“e-otodergi”**yi her ay takip etmeniz ve isterseniz arşivlemeniz için, internete bağlanmak dışında ekstra hiçbir şey yapmayacaksınız. İkinci avantaj olarak **“bulunabilirlik”** gösterilebilir. Yani **“e-otodergi”**yi dünyanın her yerinde okuyabileceksiniz. İster iş seyahati ya da tatil nedeniyle yurtdışında olun, ister askerde, ister gazete bayiine uzak bir yerde olun, siz ve internet neredeyse, **“e-otodergi”** de birkaç **“tık”** ötenizde. Hem de tükenmesi, bayide bulamamanız gibi bir risk de yok. Biz her zaman buradayız. Üçüncü avantaj olarak arşivleme kolaylığını sayabiliriz. Bu daha ilk sayımız. Belki şimdi değil ama, onlarca, yüzlerce sayımız yayımlanmış olduğunda bu avantajın değerini anlayacaksınız. Yıllar boyunca biriktireceğiniz **“e-otodergi”**, sadece bir hafıza kartı kadar yer kaplayacak. Yani evde yer kalmaması ya da sayfaların sararıp bozulması yüzünden eskiciye kiloyla satmak zorunda kalmayacaksınız. Kısacası **“e-otodergi”** yer kaplamayacak ve hep ilk günkü gibi yepyeni kalacak. Bir başka avantajını **“çevreye zararsız olması”** olarak açıklayabiliriz. Bankaların, müşterilerini kredi kartı ekstresini sadece e-mail

olarak alıp çevreye zarar vermemeye teşvik ettiği ve bunun için parapuan, bonus vb. cezbedici promosyonlar sunduğu; telefon şirketlerinin abonelerini aynı yöntemi tercih etmeleri halinde ayda onlarca dakika bedava görüşmeyle ödüllendirdiği bir dönemde, **“e-otodergi”**nin yayımlanması için hiçbir ağaç kesilmiyor, mürekkep kullanılmıyor, matbaa atığı çıkmıyor, doğaya zararlı poşetler ve dağıtımı için egzoz emisyonu yüksek kamyonlar kullanılmıyor. Ama ille de bazı sayfaları dosyalamak, elinize alıp okumak ya da bir arkadaşınıza göstermek istiyorsanız onun da çaresi var. İstedığınız sayfanın çıkışını, sadece bir **“tık”**la yazıcınızdan alabilirsiniz. Tüm bu avantajların yanı sıra, bu derginin yayımlandığı web sitemizin Türkiye'nin en kapsamlı ve en sık güncellenen otomobil haber portalı olduğu da vurgulamak istiyoruz. **“e-otodergi”** gibi ilkleri, hep bu sitede bulacaksınız. En hızlı, ciddi, tarafsız ve özgür otomobil haberlerini buradan alacaksınız.

Her ay **“e-otodergi”**nin yeni sayısı, **ücretsiz** olarak **“www.e-otodergi.com”** adresinde olacak. Keyifli okumalar...

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

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



# Yeni Partner Tepee

## Hayallerdeki ilk Kombi Van.



**Peugeot'dan tüm eski hayallerinizi silecek, yepyeni ve çok özel bir Kombi Van: Yeni Peugeot Partner Tepee!**

- Modüler kullanım** : Tek tek yatırılabilen, katlanabilen ve çıkarılabilen, bağımsız üç arka koltuk • Geniş iç alan sayesinde özgür kullanım
- Sürüş konforu** : Çift bölge otomatik klima • Otomatik yanan farlar • Yağmur sensörlü otomatik silecekler • Direksiyondan kumandalı radyo-CD-MP3 çalar • Bluetooth Telefon Kiti • 1.6 HDi motor seçenekleri • Yükseklik, derinlik ayarlı deri direksiyon simidi
- Güvenlik** : ABS • REF • AFU • ESP • ASR • Hill holder • 4 hava yastığı

Hemen bir Peugeot bayisine gelin, Yeni Peugeot Partner Tepee'yi test edin.

## Partner Tepee



## HABERLER

- 5 Renault Laguna Coupe
- 6 Kia cee'd
- 8 Peugeot 407
- 9 Audi A3 TDI clubsport quattro
- 10 Yeni Renault Kangoo

## İLK SÜRÜŞ

- 12 Makyajlı Mercedes-Benz SL
- 17 Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi 90 HP
- 19 Hyundai i10 1.1 Select

## SÖYLEŞİ

- 16 Mercedes-Benz Tasarım Başkanı  
Prof. Peter Pfeiffer

## TEKNİK

- 40 Toyota KDSS

## MODİFİYE

- 59 AC Schnitzer BMW 1 Serisi

## KLASİK

- 60 Ford Model T

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 34 Toyota Land Cruiser V8 D-4D
- 41 Kia Picanto 1.1 Hiper Benzinli
- 45 Nissan Note 1.5 dCi Tekna
- 47 Fiat Bravo 1.4 16V T-Jet 150 HP Sport
- 50 Seat Altea XL 1.4 TSI
- 53 MINI Cooper Clubman S Otm.

## KARŞILAŞTIRMA

- 27 Citroen C4 Sedan 1.6 HDi  
Ford Focus Sedan 1.6 TDCi  
Opel Astra Sedan 1.3 CDTi



**21** ÖZEL TEST  
Subaru Impreza WRX STI

**e-otodergi**

TEMMUZ 2008 SAYI 1

## Sahibi

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

## Editörler

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

## Görsel Yönetmen

**Suat Köksal**  
suatkoksal@gmail.com

## Katkıda bulunanlar

**Gürkan Çağlar (Fotoğraf)**  
**Şafak Elçi**

## 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.





## Cannes'da yeni oyuncu

Laguna denildiğinde akla ilk gelen hatchback-liftback karoserli konforlu ve şık bir orta sınıf otomobil oluyor. Fakat artık bu tanım geçerliğini yitirdi. Çünkü Renault 61. Cannes Film Festivali'nde seri üretim versiyonu Laguna Coupe'yi tanıttı. Laguna Coupe, yeni liftback Laguna'ya göre daha kısa, daha basık ve yola daha sağlam basan bir ifadeye sahip. Laguna Coupe'de, tanıtımı Laguna GT'de yapılmış olan dört tekerleği birden yönlendiren direksiyon sistemi kullanılacak. Kapsamlı teknik verileri bu sonbaharda düzenlenecek Paris Otomobil Fuarı zamanı açıklanacak Renault Laguna Coupe'de biri benzinli diğeri dizel olmak üzere iki adet V6 motor seçeneği var. Nissan 350Z'den alınan 3.5 litrelik V6 motor 240 HP güç ve 330 Nm tork üretirken, 3.0 dCi turbodizel V6; 235 HP güç ve 450 Nm torku sürücüne sunacak. Her iki motorda AJ0 kodlu 6 ileri otomatik şanzımanla kombine edilecek. Bu motorların Laguna Coupe'ye 7.0 saniyenin altında 0-100 km/s değerleri kazandıracağı ifade ediliyor. Laguna Coupe'de 2.0 litrelik benzinli ve dizel seçenekleri de gündeme gelecek.





## Kia cee'd satışa sunuldu

Yaklaşık bir yıldan beri gelmesi beklenen Kia cee'd, 31.790 YTL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. cee'd, Türkiye'de 1.6 lt 90 ve 115 HP'lik iki farklı turbodizel motor seçeneğiyle satılıyor. Otomobilin 3 ve 5 kapılı iki hatchback karoseri bulunuyor. 5 yıl/100.000 km mekanik ve 10 yıl kaporta garantisiyle satılan cee'd'de ABS, EBD, sürücü-yolcu-yan ve perde havayastıkları, klima, radyo-CD-MP3 çalarlı müzik sistemi, iPod-USB ve Aux girişi ve yol bilgisayarı gibi donanımlar standart olarak sunuluyor.



## Soul Paris'te tanıtılacak

Kia'nın ik defa 2006 Detroit Otomobil Fuarı'nda konsept olarak sergilediği Soul, 2008 Paris Otomobil Fuarı'nda seri üretim versiyonu olarak gösterilecek. Kia'nın yeni çizgisini yansıtan Soul'un dizaynı, markanın yeni tasarım bölümü başkanı Peter Schreyer tarafından güncellenmiş.



## Lastik sektöründe yeni Amerikalı

Anadolu Grubu'nun lokomotif şirketi Çelik Motor, Amerika'nın ünlü lastik markası Cooper Tire'in distribütörlüğünü aldı. 1914 yılında Ohio'da M&M Manufacturing adıyla kurulan firma, 1946'da Cooper Tire & Rubber Company ismini aldı. 10 ülkeye yayılmış 67 noktada, 13 binden fazla çalışanı bulunan Cooper Tire, 155'ten fazla ülkede satış gerçekleştiriyor. Cooper Tire, Kuzey Amerika'nın 4. ve dünyanın 9. büyük lastik firması. Zeon serisi ile performans lastiklerinde, Discoverer serisi ile 4x4 lastiklerinde öne çıkan marka, yılda 45 milyondan fazla lastik üretimi gerçekleştiriyor. Marka, ayrıca motorsporlarına verdiği destekle de dikkat çekiyor.



**BURAYA  
İLAN  
VEREBİLİRSİNİZ**

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



# **BURAYA İLAN VEREBİLİRSİNİZ**

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



## Peugeot 407'ye hafif makyaj

2004 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Peugeot'nun orta sınıftaki temsilcisi 407, 2008 için makyajlandı. Sedan ve station wagon olmak üzere iki karoser seçeneğinde uygulanan bu makyaj sonrasında Peugeot 407'nin eli, tamamen yenilenen rakipleri Laguna ve C5 gibi otomobillerin karşısında biraz daha iyileşmiş oldu. Çok hafif olarak tanımlanabilecek bu makyajla birlikte 407, yeni bir ön panjura ve stoplara kavuştu. Bunun dışında klima ve telematik sisteminde de iyileştirmeler yapılmış. Teknik olaraksa 136 HP olan 2.0 HDi'nin gücü 140 HP'ye çıkartılmış.



## Double-up evlendiriyor

Otomotiv katkı ürünleri sektöründe faaliyet gösteren Double-up, önemli bir sosyal sorumluluk kampanyası başlattı. Şirket, oto sanayi sitelerinde çalışan yedi kalfanın beyaz eşya, ev eşyası, mobilya, gelinlik, damatlık, yüzük gibi tüm ihtiyaçlarını hediye etmenin yanı sıra; çiftlerin düğününü ve beş yıldızlı bir otelde balayı organizasyonunu da gerçekleştiriyor. İlk düğün, Mayıs ayında gerçekleştirildi.

## Kanal D Home Video sunar

Discovery  
CHANNEL

9.99  
YTL

Future  
Car

danışman: İstanbul Teknik Üniversitesi Makina Mühendisliği Otomotiv Ana Bilim Dalı  
Prof. Dr. H. Ertuğrul Arslan



DEVİRİM YARATACAK  
TEKNOLOJİLERLE  
GELECEĞE UZANIN.

- Görüş açısı 360 derece olan otomobiller
- Hidrojenli süper arabalar
- Dört tekerlekli keyif kubbeleri
- Ferrari'den ya da Porsche'dan daha çabuk hızlanabilen elektrikli arabalar
- Deniz seviyesinden 9000 metre yükselebilen ve saatte 640 kilometre gidebilen dört tekerlekli şaheserler
- En güçlü enerji kaynağı güneşi kullanarak şarj edilebilen ve istediğiniz yere sizi egzoz gereksinimi olmadan bedavaya ulaştıran tasarım harikaları
- Ve en önemlisi de karayollarında ölümle sonuçlanan trafik kazalarının tarihe karıştığı bir zaman

DÜŞLEYİN...

TÜM SATIŞ  
NOKTALARINDA

Discovery  
CHANNEL

KANAL D  
HOME VIDEO





A3 TDI CLUBSPORT  
QUATTRO, HEM  
GÖRSEL HEM DE  
PERFORMANS OLARAK  
ÜST SEVİYEDE

## Audi A3 TDI'da zirve: clubsport quattro

Turbodizel teknolojisine gönül veren markalar arasında Audi ayrı bir yere sahip. Kısa bir süre önce V12 TDI motorlu süper spor R8'i tanıtan Alman üretici bu kez, 2.0 TDI motorlu A3'le neler yapabileceğini gösterdi. Avusturya'da 27. kez düzenlenen Lake Wörther Tour (Wörther Gölü Turu) için şov amaçlı hazırlanan A3 TDI clubsport quattro Concept hem görsel hem de teknik anlamda son derece etkileyici. Standart bir A3'e göre daha basık bir görünüme sahip clubsport quattro'nun uzunluğu 4254 mm, genişliği 1825 mm, yüksekliği 1385 mm. Adeta bir DTM otomobili havasında olan A3 TDI clubsport quattro'da genişletilmiş çamurluklar, büyük arka spoyler ve dev egzoz çıkışları kendilerine baktıran detaylar.

Otomobilin 2.0 litrelik TDI motoru 224 HP güç ve 450 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 6.6 saniyede tamamlayan A3 TDI clubsport quattro'nun maksimum hızıysa 240 km/s. Sürekli dört tekerlekten çekişli otomobilin süspansiyon ve fren sistemi de artan güce uygun şekilde geliştirilmiş. Önlerde McPherson, arkada 4 kollu bağımsız süspansiyon sisteminin uygulandığı A3 TDI clubsport quattro'nun frenleri 6 pistonlu kaliperlere ve seramik disklerle sahip.







## Yeni Renault Kangoo tanıtıldı

Renault'yu hafif ticari araç sınıfında temsil eden yeni Kangoo Türkiye'de satışa sunuldu. Şimdilik sadece turbodizel motor seçeneğiyle ve 25.240 YTL'lik başlangıç fiyatıyla (Express kapalı kasa, baz donanım) satılan yeni Renault Kangoo'da 1.5 dCi'nin 70 HP, 85 HP ve 105 HP gücündeki versiyonları bulunuyor. Yeni Renault Kangoo'nun Multix ve Express olmak üzere iki versiyon mevcut. Bunlardan Multix binek kullanıma hizmet edecek şekilde, Express ise ticari kullanıma hiz-

met edecek şekilde tasarlanmış. Kangoo Express'te 1.5 dCi 70 HP ve 85 HP'lik motor seçenekleri sunulurken, Kangoo Multix'te 1.5 dCi 85 HP ve 105 HP'lik motorlar bulunuyor. Yeni Kangoo Express'te Confort ve Grand Confort olmak üzere iki donanım seviyesi var. Kangoo Express Confort'ta sürücü havayastığı, sürücü arkasında koruma barları, yan koruma barları, 180 derece açılır asimetrik arka kapılar, manuel yan aynalar, hidrolik direksiyon gibi donanımlar standart.



## Cam tavanlı Qashqai satışta

Türkiye' de "Asi Şehirli" sloganıyla pazarlanan Nissan' ın kompakt crossover'ı Qashqai'de artık panoramik cam tavan seçeneği sunuluyor. Tekna Executive donanım seviyesindeki Nissan Qashqai' nin panoramik cam tavanlı versiyonu 1.6 litre motorlu ve önden çekişli olarak

55.990 YTL'lik fiyatla satılıyor. Nissan Qashqai' nin Tekna Executive versiyonunda ABS, ESP, TCS, ön, yan ve perde hava yastıkları, deri döşeme, ısıtmalı ön koltuklar, Cruise Control, Bluetooth, çift bölge otomatik klima, katlanabilir yan aynalar gibi donanımlar bulunuyor.

## Ford Otosan'a çevre ödülü

Ford Otosan, hibrid teknolojili Transit projesinde ikinci fazın tamamlandığını açıkladı. Transit Hibrid, seri üretime geçildiğinde Ford Otosan'ın ilk yerli hibrid aracı olacak. Ford Otosan Genel Müdür Başyardımcısı Ufuk Güçlü, TÜBİTAK ve İTÜ ile 2005 yılında başlattıkları projenin "Sanayi - Üniversite - Araştırma Merkezleri İşbirliği" temellerine oturtulduğunu ifade etti. Güçlü, "Avrupa Birliği Çevre Ödülü" Türkiye programında, projenin birinci fazıyla büyük ödüle layık görüldüklerini ve büyük gurur duyduklarını da açıkladı.







## Honda, yeni hibrid araçlar üzerinde çalışıyor

Honda CEO'su Takeo Fukui, dünya çapında daha çok sayıda insanın daha temiz bir sürüş teknolojisi kullanır hale gelmesini sağlayacak ve dünya çapında otomobil emisyonlarında kayda değer düşüşlere yol açacak yeni bir hibrid modeli piyasaya sürmeye hazırladıklarını belirtti. Honda, yeni hibrid model ile birlikte CR-Z bazlı spor bir hibrid modeli, Civic Hybrid ve Jazz Hybrid modellerini de piyasaya sürerek, hibrid otomobil satışlarını daha da hızlandıracak. Bu dört model üzerinden Honda, yıllık hibrid otomobil satışını 500 bin adede ulaştırmayı hedefliyor.

## Yeni Accord satışa sunuldu

Honda'yı orta sınıfta temsil eden Accord'un tamamen yenilenen 8. jenerasyonu 69.500YTL'den başlayan fiyatla Haziran 2008'de satışa sunuldu. Başlangıç fiyatı 69.500 YTL olan yeni Honda Accord; 1997 cc'lik, sıralı 4 silindirli SOHC i-VTEC motora sahip. 6300 d/d'de 156 HP güç, 4300 d/d'de 192 Nm tork üreten bu motor 5 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Maksimum 212 km/s'ye çıkan yeni Honda Accord, 0-100 km/s hızlanmasını 11.0 saniyede tamamıyor.



**ÇEVREYE SAYGI SANATA DÖNÜŞTÜĞÜNDE.**

Şimdi hem çevreye hem yola duyarlı bir otomobil lastiği var: Pirelli "Cinturato™". Yüksek kilometre performansına sahip olan bu lastik, yüksek enerji tasarrufu sayesinde yakıt tüketimini düşürürken, çevreye zararlı gazların salınımını azaltarak havanın daha temiz olmasına katkıda bulunur. Çünkü, çevreyi korumak bizim doğamızda var.

**ENERGY™ EFFICIENT** **TEMİZ HAVA** **DAHA FAZLA KİLOMETRE**

**Cinturato™**  
**PIRELLI**  
**KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR.**



# Hollywood'un yeni yıldızı

Hollywood'a gitmek üzere bavulumu hazırladım, yeni bir yıldızla tanışmak, üç gün boyunca onunla gezmek üzere yola çıktım. Peki kim mi bu yıldız? Makyajlı Mercedes-Benz SL Serisi ve AMG versiyonları!

Yazı: Emre Anamur/Los Angeles-ABD







**Amerika Birleşik Devletleri'ne gidenler bilirler; sıkı güvenlik tedbirleri, daha siz kendi havaalanınızdayken başlar.** ABD'ye girerken gümrük polisinin sözlüsünden geçmek de ayrı bir maharet ister. Mercedes-Benz Türkiye'nin davetlisi olarak, Los Angeles'a gittim ve gümrük polisinin sözlü sınavı başladı. Kimsin, nesen, nerede-kaç gün kalacaksın faslı bittikten sonra bomba soru geldi: Bir Alman markası olan Mercedes-Benz, neden yeni bir otomobilini Hollywood'da tanıtıyor? Ne yalan söyleyeyim; soru çalışmadığım yerden çıkmıştı. Ama hazırcevaplığım

imdadıma yetişti: "Bu otomobil bir Mercedes-Benz, yani bir yıldız, o yüzden Hollywood'u tercih etmişlerdir herhalde." İşin şakası bir yana, sorunun doğru yanıtı satış rakamlarında gizli aslında. Mercedes-Benz, ürettiği her iki otomobilden birini ABD pazarında satıyor. Yani bu modelin satışının yüzde 50'si burada gerçekleşiyor. Bize de daha fazla açıklama yapmaya gerek kalmıyor.

#### Ocak ayında tanıtılmıştı

Bu yılın Ocak ayında makyajlanan ve sınırlı sayıda gazeteciye (aralarında ben



de vardım) Stuttgart'taki bir fotoğraf stüdyosunda gizlice gösterilen ve bir süreliğine haber yasağı konulan SL, ABD'deki sürüş izlenimimizin ardından, Mayıs ayında ülkemizde de satışa sunuldu. Otomobilin tüm model yelpazesi sipariş edilebiliyor ve anahtar teslim fiyatlar 165.00 Euro'dan başlıyor.

Hatırlanacağı gibi Mercedes-Benz SL Serisi, yeni jenerasyonuna 2001 yılında kavuşmuştu. 2006 ilkbaharında bir kez makyajlanan otomobil, böylece yeni jenerasyondan önceki ikinci ve son makyajını



görmüş oldu. Otomobile önden bakınca, sanki yeni jenerasyonmuş hissine kapılıyorsunuz. 1954 model Gullwing'den esinlenen ön tasarım, ilk kez SLK'da kullanılan "Powerdome" adlı kaput üstündeki çıkıntılarla birleşince agresif bir görünüm oluşturuyor. SL'in yeni farları CLS modelini anımsatıyor. Aracın daha geniş boyutları ise, yere daha sağlam bastığı izlenimi veriyor. Öne oranla daha az değişiklik barındıran arka tasarımın yenilikleri ise, yeni tampon tasarımı ve eskiden sadece AMG versiyonlarında kullanılan buğulu stop lambaları.

**Birçok yeni teknolojiye sahip**

Sürüş, konfor ve tasarımı olumlu yönde etkileyen değişiklikler arasında 7G-TRONIC şanzıman, "Powerdome" gibi yine ilk kez SLK'da kullanılan "Airscarf" sistemi, Logic7 surround ses sistemi, Intelligent Light System (Akıllı Aydınlatma Sistemi) ve Direct Steer System (Direkt Direksiyon

Sistemi) sayılabilir. Mucizevi bir buluş olan Airscarf, insana bunu neden daha önce bulmadılar dedirtiyor. Sistem işleyiş olarak son derece basit: Koltuk başlıklarının içine yerleştirilmiş olan fanlar, ense-nize sıcak üflüyor. Bu sayede aracın üstü açık seyahat etseniz bile boynunuz tutulmuyor. Son derece gelişmiş bir ses siste-

mi olan Logic7 aracılığıyla da, yine aracın üstü açıkken yaptığınız yolculuklarda kaliteli bir biçimde müzik dinleyebiliyorsunuz. Akıllı Aydınlatma Sistemi, özellikle gece kullanımında üstünlüğünü ortaya koyuyor. Geleneksel sistemlerden çok daha geniş ve net bir görüş sağlayan sistem, ayrıca dönüşlerde viraj içini aydınlatarak güvenli-

ği artırıyor. Direkt Direksiyon Sistemi ise, değişken direksiyon dişli oranı sayesinde her hızda maksimum kontrol ve etkin yönlendirme sağlıyor.

**Amerikalılar büyük sever**

ABD'de SL 500 ve yukarısındaki modeller rağbet görürken, Avrupalı otomobil-severlerin bir numaralı tercihi SL 350. Serinin giriş modeli olan SL 280'de 231 HP ve 300 Nm tork üreten 3.5 V6 motor bulunuyor. Avrupalıların favorisi SL 350'deki 3.5 litrelik V6 ise 316 HP ve 360 Nm tork üretiliyor. 5.5 litrelik V8 motorla donatılan SL 500'ün maksimum gücü 388 HP, maksimum torku ise 530 Nm. 5.5 lt V12 çift turbolu SL 600'de bu değerler 517 HP ve 830 Nm.



ÖN TASARIMINDA  
KÖKLÜ BİR  
DEĞİŞİMİN YAŞANDIĞI  
OTOMOBİLİN ARKA  
BÖLÜMÜNDE ÇOK  
RADİKAL BİR  
FARKLILIK  
BULUNMUYOR.



**Gelelim AMG'lere**

Sürüş izlenimimiz sırasında, ABD'deki katı trafik kuralları ve hız limitleri nede- niyle pek de tadına varamadığımız AMG modelleri 63 ve 65 adlarını taşıyor. SL 63 AMG'de 6.2 litrelik V8 motor bulunuyor. 4.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan ve maksimum 250 km/s'yle sınırlandırıl- mış olan otomobil, 525 HP'ye ve 630 Nm torka sahip. Tam bir süperspor diyebile- ceğimiz SL 65 AMG ise 6.0 litrelik V12 motoruyla 612 HP ve tam 1000 Nm tork (2000-4000 d/d'de) üretiyor. Bunun sonu- cunda da 0-100 km/s hızlanmanız, 2045 kg'lık boş ağırlığa rağmen sadece 4.2 sa- niye sürüyor. 0'dan 100 km/s'ye 3.8 sani- yede hızlanan 626 HP'lik SLR McLaren'e

ya da 4.0 saniyelik değere sahip Ferrari F430'a ne kadar yakın değil mi?

Mercedes-Benz SL, yarım asırdır yollarda olan, beş jenerasyona ulaşan, motorsporlarında başarılar elde etmiş, eski modellerinin birçoğu klasik olarak müzelerde sergilenen, rakipler tarafından örnek alınan, tasarımcılara ilham vermiş bir ikon. Bu ikon, Mercedes-Benz Tasarım Başkanı Prof. Dr. Peter Pfeiffer ve ekibi tarafından başarıyla devam ettiriliyor. Sürüş izlenimi yazımı bitirip, tam da bu nok- tada, Santa Monica'daki muhteşem okya- nus manzaralı otelimizde birlikte kahvaltı etme şansını elde ettiğim Peter Pfeiffer röportajına geçmek istiyorum.

**Mercedes-Benz SL 65 AMG****Fabrika verileri**

Motor .....	5980 cc, V12, çift turbo, benzinli
Maks. güç .....	612 HP – 4800 d/d
Maks. tork .....	1000 Nm – 2000-4000 d/d
Maks. hız .....	250 km/s (sınırlandırılmış)
0-100 km/s .....	4.2 sn
Boyutlar .....	4565/1825/1300 mm
Boş ağırlık .....	2045 kg
Bagaj hacmi .....	235-340 lt
Tüketim (Ş. içi, Ş. Dışı, ortalama) .....	.23.4/10.4/15.1 lt/100 km

➕ Güç, konfor, tasarım, prestij, sürüş zevki

➖ Sınırlandırılmış hız, ABD'deki katı trafik kuralları



# LPG dönüşüm kiti Chevrolet'den, LPG ekonomisini yaşamak sizden!



**Aveo Sedan 22.300 YTL\***

**Lacetti Sedan 25.240 YTL\***

Yakıt ekonomisi sağlayan ve çevre dostu LPG dönüşümlü Chevrolet modellerine geçmenin tam zamanı. LPG dönüşümlü Chevrolet modelleri şimdi çok cazip fiyat avantajları ve ödeme seçenekleriyle sizleri bekliyor. Üstelik Aygaz'dan otopaz hediye!\*

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

İletişim Hattı: (0216) 651 77 88

GET REAL  CHEVROLET

Chevrolet Yetkili Satıcıları  
Adana Almaz (0322) 345 10 00 • Adapazarı Elbir (0264) 276 12 62 • Ankara Open (0312) 291 77 77 • Bursa (0312) 342 10 20 • Bursa (0312) 287 00 50 • Antalya Anıl (0326) 285 62 52 • Antalya Güneş (0242) 225 66 00 • Hatay (0322) 340 54 40  
Ayden Kopal (0254) 225 45 45 • Balıkesir Tınaz (0266) 221 53 50 • Bursa Neşker (0224) 280 71 71 • Yalova İnkilap (0224) 413 24 13 • Çarşamba Elbir (0286) 263 08 20 • Denizli Önemli (0258) 371 50 77 • Diyarbakır Çar (0432) 251 88 20  
Elaşık Karalar (0434) 247 08 09 • Erzurum Endemir (0442) 242 00 50 • Eskişehir Alpata (0322) 228 03 30 • Gaziantep Yemir (0342) 241 24 24 • Giresun Akay (0454) 275 25 18 • İstanbul Akagözü Gedizler (0216) 469 59 00  
Bakırcıoğlu Çarşak (0212) 370 03 16 • Beylikdüzü Elbir (0212) 852 41 00 • Sığirci Mar (0212) 417 25 25 • Topkapı Otokar (0212) 449 13 13 • Zeytinlikonu Balkan (0212) 665 26 65 • İzmit Egemen (0322) 481 10 00 • Kocaeli (0322) 435 03 35  
Kopel (0212) 476 03 59 • İzmit Elbir (0212) 371 72 25 • Karamanmenekş (0344) 287 77 46 • Kayseri İnönü (0352) 526 38 38 • Kırıkkale Laleburgaz İnan (0286) 412 52 04 • Konya Öküzgözü (0332) 248 24 75  
Malatya Kavuklar (0422) 355 48 82 • Mersin Gedizler (0334) 357 52 82 • Ordu Akay (0452) 233 60 30 • Samsun Rale (0962) 288 57 88 • Şanlıurfa Çarşak (0414) 247 45 45  
Tatlıcağ Çarşak İnan (0282) 679 30 24 • Tokat İce (0356) 229 88 88 • Trabzon Vardarlar (0462) 525 11 11 • Van Doğu (0432) 217 72 77

\*Lacetti Sedan ve Aveo Sedan için geçerli hediye LPG kiti dahil tavsiye edilen kararsızlık bağlayıcı personele satış fiyatıdır. Diğer LPG motorlu ve vergileri müşterileri aittir.  
\*\*Aygaz'dan ilk otopaz hediye ve 620 YTL'ye ulaşana kadar alınan ilk otopaz hediye 620 YTL'ye ulaşana kadar hediye otopaz hediye. Belirtilen yakıt fiyatları Ankara'da geçerlidir.



# “Değişim kaçınılmazdır.”

**Makyajlı SL’in test organizasyonunda Santa Monica’da biraraya geldiğimiz Mercedes-Benz Tasarım Başkanı Prof. Peter Pfeiffer ile hem SL hem de Mercedes-Benz’in yeni modelleri üzerine konuştuk.**

Yazı: Emre Anamur

**İstanbul-Frankfurt ve Frankfurt-Los Angeles uçuşlarının ardından bir gün ve gece geride kalmış ve üzerimden jetlag’i atmış gibiydim. “Gibiydim” dememin nedeni ise, daha kahvaltı büfesi açılmadan kahvaltıya inmiş olmam ve kendimi kahvaltı hazırlıklarına katılacak bir otel personeliymiş gibi hissetmem. Neyse ki yalnız değilim. Anlaşılan, Mercedes-Benz Tasarım Başkanı Prof. Peter Pfeiffer’i de uyku tutmamış. Cenevre Otomobil Fuarı’ndan ayağının tozuyla gelmiş ve o da jetlag’i atlatmakta zorluk çektiğini söylüyor ve ekliyor: “Atlatmasam daha iyi olacak galiba çünkü iki gün sonra dönüyorum”. Birlikte kahvaltı masasına oturuyoruz ve hemen bir görevli gelip, bizim**



Prof. Peter Pfeiffer

için servis açıyor ve kahve hazırlamaya gidiyor.

**- Mercedes-Benz, yeni modellerinde geçmiş ile geleceği harmanlama yoluna mı gidiyor? Yoksa Gullwing’i andıran ön yüze sahip SL’i başka türlü mü açıklıyorsunuz?**

Bu dediğinizde doğruluk payı var elbette. Ama yüzde yüz geçerli de diyemem. Bazı modellerin bazı tasarım unsurları için geçerli bir durum bu. SL’in ön ızgarasında yatay biçimde kullandığımız çitayı teke indirmemiz, önemli ölçüde Gullwing havası yarattı. Ancak otomobile yandan ya da arkadan baktığınızda Gullwing’den eser yok. Yeni bir model yaratırken, marka tarihimize öne çıkan tasarım unsurlarından

yararlanmak hoşuma gidiyor ve açıkçası bunu da doğru buluyorum. Çünkü tasarımda süreklilik önemlidir. Belirli bir marka dili vardır ve bu çağa adapte edilir. Asla tamamen değiştirilmemelidir. Ama değişim de kaçınılmazdır. Bu nedenle, üretilen her yeni model, geçmişle uyum içinde ama günü yakalar biçimde olmalıdır.

**- Makyajlı SL’i tasarlarken neleri öne çıkarmak istediniz ve bunun için ne yaptınız?**

Markamız için, diğer markalarda da olduğu gibi ön tasarım, yani otomobilin yüzü çok önemlidir. Öncelikle nasıl bir yüze sahip olması gerektiğini belirledik ve radikal bir karar alarak çift fardan vazgeçtik. Yeni ve beğenilen far tasarımı

raz değiştirerek kullandık. Bu yeni farların otomobile daha sportif bir hava verdiğini düşünüyorum. Öte yandan ön ızgaradaki yatay çitayı teke indirerek çok daha akıcı bir görünüm yakaladığımıza inanıyorum. SL’in, hem konfor hem de spor sürüş sunan bir araç olması, onu safkan bir spor otomobil olarak düşünmemizi engelliyor. Bu nedenle, sportif öğelerin yanı sıra prestij ve konfora büyük önem verdik. Genişliği arttırmamız, iç mekanı daha da ferahlattı. Azalan yükseklik ve kaput üstündeki “Powerdome” ise, aracı yere daha sağlam basan bir yapıya büründürdü.

**- Yeni C Serisi’ne tepkiler ne yönde? İki farklı ön tasarımdan hangisi daha çok tercih ediliyor?**

Yeni C Serisi, sınıfının en sportif tasarımlı modeli olmasının yanında, barındırdığı donanım ve yeni teknolojiler sayesinde de çok beğenildi ve şu ana kadar tahmin ettiğimizden bile daha çok satılmış durumda. Otomobilin iki farklı ön tasarıma sahip olması, tüketiciler için önemli bir yenilik. Şu an yıldızı ızgaraya entegre ettiğimiz “Elegance” versiyonumuz daha fazla satıyor. Ancak direksiyon başındayken, kaputun üstünde Mercedes-Benz yıldızını görmek isteyen müşterilerimizin oranı da az değil.



# PARTNER, SINIF ATLADI



**Yeni Peugeot Partner Tepee, eski versiyonun ticari havasından uzak, MPV'lere yakın bir kombivan.**

*Yazı: Tarık Akagün / Bodrum*

Renault'nun yeni Kangoo'yu tanıtmıştıktan sonra kısa bir süre sonra Peugeot da yeni Partner Tepee'yi, 26 Haziran 2008 günü Bodrum'da yaptığı basın toplantısı ve sürüş organizasyonu ile tanıttı.

Partner Tepee'de; ilk etapta 1.6 HDi 75 HP ve 1.6 HDi 90 HP'lik motor sunulacak. 1.6 HDi 110 HP ise yıl içinde ürün gamına eklenecek. Sonbaharda ürün gamına eklenecek olan uzun şasili ve panel van versiyonlarla yeni Partner ailesi genişleyecek. Bu arada ülkemizde 1997 yılında yollara çıkan ve 2003 yılında makyajlanan, emektar ve eski nesil Partner de "Partner Origin" adıyla yaşantısına devam edecek.

Günümüzde hafif ticari kökenli kombivanların popülerleşmesinde en önemli etken kuşkusuz ki kullanıcıların aynı araçla birden fazla iş yapabilmeye istekleri. Yani yük taşıyabilsin, aileyi tüm teçhizatla piknik alanlarına götürebilsin, iç mekanı kullanışlı olsun vb. bir çok etken, imajları yüksek olmasa da kombivanları tüketiciler için cazip kılıyor.

## **Kızılderililer aramızda!**

İsmi bir Kızılderili çadırı türünden alan Partner Tepee, PSA'nın 2 numaralı platformundan (Peugeot 308 ve Citroen C4'te kullanılan) geliştirilmiş. 4380 mm'lik uzunluğu eskisine göre 243 mm fazla





*PARTNER TEPEE, İÇ MEKANDA TOPLAM 76 LİTRELİK SAKLAMA ALANI VE EŞYA GÖZÜ HACMİ SUNUYOR.*



linin arkasında ve ön konsolda... Fakat ön konsoldaki dairesel eşya gözleri ve el freni altındaki zemindeki bölüm cüzdan vb türden eşyayı koymaya pek uygun değil. Çünkü dairesel cepler cüzdan için biraz ufak, el freni zeminindeki bölümse fazla derin değil ve düz. Bu arada iki ön koltuk arasına opsiyonel olarak portatif eşya gözü alabilmek de mümkün.

### Fiyat-donanım oranı makul

Sonuç olarak bakıldığında yeni Partner Tepe 1.6 HDi 90 HP 31.700 YTL'lik baz etiketiyle makul bir fiyat-donanım sentezi sunuyor. Fazla hızlı olmasa da rahat bir iç mekana, bu sınıfta tek olarak sunulan ESP ve modüler koltuk opsiyonuna sahip. Bir de klima standart olsa, iddiası daha da fazla olabilirdi.

olan Partner Tepee'nin 1810 mm'lik genişliği de eskiye göre 86 mm daha fazla. Dingil mesafesinde de 35 mm'lik artış söz konusuysa sadece yükseklik 9 mm azalmış ve araç tasarım olarak MPV'lere biraz daha yaklaşmış.

### Arka sırada 3 bağımsız koltuk var

İç mekana geçildiğinde bu kombivanın, MPV'lere daha da fazla özendiği görülüyor. Gerek işlevsellik, gerekse kalite hissi olarak... İç mekanda değişkenlik ve işlevsellik anlamında en büyük farkı yaratan detay, bu sınıfta daha önceden sunulmayan 3 parça bağımsız katlanan arka koltuklar. Bu ekipman 350 YTL'lik "Modülerlik Paketi"nin bir parçası. Yumuşak bir kullanıma sahip vites-debriyaj ikilisi sürücüyü yormuyor ve yüksekte konum-

landırılmış vites kolu yerleşimi ergonomik. Yaklaşık 200 km kullanma fırsatı bulduğumuz yeni Partner Tepee'nin süspansiyon sistemi de konforlu. Arka süspansiyon sisteminde diğer birçok kombivandaki yaprak yaylı sistemin aksine, bağımsız süspansiyon kullanılması sürüş konforuna olumlu etki ediyor. Organizasyonda 1.6 HDi 90 HP'lik Partner Tepee'ler kullanıldı. Bu motor 1422 kg boş ağırlığa sahip aracı tabii ki hız delisi haline getirmiyor ve zaten böyle bir iddiası da yok. 100 km/s'ye kadar kabul edilebilir bir performans sergileyen Partner Tepee 1.6 HDi 90 HP, bu hızdan sonra doğal olarak nazlanıyor. Bu durum özellikle sollama manevralarında daha da hissediliyor.

Sonuçta zaten hafta içi iş-hafta sonu

aile kullanımı odaklı bir kombivandan daha fazlasını istemek haksızlık olur. İç mekanda yeterli sayıda eşya gözü var. Tavanda, kapı içlerinde, gösterge pane-



### Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi 90 HP

#### Fabrika verileri

Motor .....	4 silindirli, 1560 cc, turbodizel
Maks. güç .....	90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork .....	215 Nm @1750 d/d
Maks. hız .....	160 km/s
0-100 km/s .....	14.3 sn
Boyutlar .....	4380 / 1810 / 1801 mm
Boş ağırlık .....	1422 kg
Bagaj hacmi .....	505/3000 lt
Tüketim (Ş. içi, Ş. dışı, ort.) .....	5.0 / 5.7 / 7.0 lt / 100 km

- + Konfor, iç mekan
- Biraz zayıf performans



# SEVİMLİ ŞEHİRLİ

Hyundai'nin "i" harfiyle başlayan yeni modeller serisinin ikinci üyesi olan i10, 21.200 YTL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Otomobili, İstanbul'un en güzel yerlerinden biri olan Ortaköy-Bebek sahilinde kullandım.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Emre Anamur, Hyundai Medya





**Kompakt sınıfta yer alan i30 modeliyle “Avrupalı tasarım” atağı başlatan Hyundai, bu yeni serinin ikinci modeli olan i10’la, şehiriçi trafiğine sevimli bir seçenek sunmuş oldu.** i10’da, ilk etapta sadece 1.1 litrelik benzinli motor, iki donanım, iki şanzıman ve altı renk seçeneği bulunuyor. 2009 yılının Ocak ayında, 1.1 litrelik (75 HP ve 153 Nm) dizel motorun gelmesi planlanıyor. Fiyatları 21.200 YTL’den başlayan otomobilin donanım seviyeleri “Team” ve “Select” olarak adlandırılmış. İki donanımda da otomatik vites alınabiliyor.

#### A segmenti renklendi

i10, son yıllarda yeni modellerle karşılaştığımız mini sınıfa renk getirdi. 2008 satış hedefi 500 adet olarak açıklanan otomobil; Spark, C1, Panda, Picanto, 107 gibi rakiplerle mücadele edecek. Bu rekabette i10’un en büyük avantajları; en yeni ürün olmasının yanı sıra 5 yıllık mekanik garantisi, uygun fiyatları ve sınıfının en iyi değerleri olan 3565 mm uzunluğa, 2380 mm dingil mesafesine, 1540 mm yüksekliğe, 225 lt bagaj hacmine ve 0.32 sürtünme katsayısına sahip olması.

#### Şehirde keyifli adımlar

Modern ve sempatik bir tasarımı bulunan i10’u, güzel bir havada, Ortaköy-Bebek sahilinde kullandım. Araca oturduktan sonra, Başbakanımızın eşinin geçişi ne-

deniyle bir süre hareket ettirilmedim. Bu süreyi aracın içini incelemeye ayırdım. i10, fiyatından beklenmeyecek kadar iyi bir iç mekana sahip. Malzeme ve işçilik yeterli düzeyde. Özellikle orta konsolun tasarımı çok şık. Kumanda düğmeleri yerli yerinde ve ergonomik. Select adlı donanım da hayli zengin. Makam araçları, korumalar derken manuel şanzımanı 1’e taktım ve kalktım. i10, yol boyunca kıvrak hareketleri, canlı motoru, küçük dönüş çapı ve sorunsuz kullanımıyla yüksek bir puanı hak etti. 100 km için verilen ortalama 5.0 litrelik tüketim de, sahibini sevindirecek türden. Şehir trafiğinde ayağını yerden kesmek isteyen, yeni, pratik kullanımlı, modern, az yakıt tüketen ve uygun fiyatlı bir otomobil arayanlar, i10’u mutlaka değerlendirmeye almalılar.



SEMPATİK İÇ MEKAN AYNI  
ZAMANDA KULLANIŞLI

#### Hyundai i10 1.1 Select

##### Fabrika verileri

Motor .....	1086 cc, sıralı 4 silindirli, benzinli, 12V
Maks. güç .....	66 HP @ 5500 d/d
Maks. tork .....	99 Nm @ 2800 d/d
Maks. hız .....	151 km/s
0-100 km/s .....	15.6 sn
Boyutlar .....	3565/1595/1540 mm
Boş ağırlık .....	1000 kg
Bagaj hacmi .....	225 lt
Tüketim (Ş. içi, Ş. dışı, ort.) .....	6.1/4.4/5.0 lt/100 km
Satış fiyatı .....	23.100 YTL

- + Tasarım, pratik kullanım, yakıt tüketimi
- Yol tutuş, performans



# TEKNOLOJİK OYUNCAK

Model adı olarak neredeyse Subaru markasının önünde olan Impreza WRX STI, yeni jenerasyonu ile eskisinden daha eğlenceli ve daha teknolojik.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraf: Gürkan Çağlar



S

Subaru denilince akla ilk gelen nedir? Tabii ki Impreza ve markanın efsanesi haline gelmiş olan WRX STI. Subaru 1992 yılında Impreza'yı tanıttığında, kimse bu otomobilin bir efsane haline geleceğini tahmin etmiyordu. 1994 yılında STI (Subaru Technica International) versiyonu tanıtılan Impreza'nın efsaneleşmesi geçen yıl bir helikopter kazasında ölen ralli pilotu Colin McRae'nin 1995 yılında Impreza'yla sürücüler şampiyonu olmasıyla başladı. Daha sonra Colin McRae adına çıkan bilgisayar oyunuyla bilgisayar başındaki milyonlarca gence hem Impreza, hem de ralli sporu sevgisi aşılanmış oldu.

O dönemlerden beri gençlerin odalarını poster olarak süsleyen Impreza WRX STI, yeni nesliyle de tıpkı eskiden olduğu gibi görsel anlamda standart versiyonlardan ayrılıyor. Eski nesilde STI'nin simgesi haline devasa arka spoyler, otomobilin artık hatchback olmasından dolayı daha ufak ve doğal olarak daha farklı bir formda. Görünüm olarak standart versiyondan çok farklı olan WRX STI, etraftakilere özel bir otomobil olduğunun sinyallerini ilk andan itibaren veriyor. 1980'lerin Grup B ralli



**IMPREZA WRX STI, SADECE GİDERKEN DEĞİL, DURURKEN DE ETKİLEYİCİ**

otomobillerini hatırlatırcasına güçlü görünen otomobilin çamurlukları standart versiyona göre 55 mm daha şişkin ve adeta spor yapan birinin omuzları gibi geniş duruyor. Ve bu haliyle öndeki sürücülerin aynasındaki kabus olacağı kesin. Otomobilin dışta farklı kılan özellikler bununla sınırlı değil. Öndeki tüm havayı içine çekecekmiş gibi duran kaputtaki hava girişi, ön tampondaki ve ön çamurluk arkasındaki hava yarıkları, difüzör tarzı arka tampon ve dörtlü egzoz çıkışları bu otomobili farklılaştıran detaylardan. Bu arada bu detayların hepsinin bir amacı olduğunu da söyleyelim. Mesela ön tampondan başlayan ve çamurluklarda şişkinleşen çizgi lastikler arasındaki iz mesafesinin genişletilmesine olanak sağlarken, aerodinamik anlamda da yüksek hızlarda otomobilin yere daha sağlam basmasında yardımcı oluyor.

### **İç mekan son derece sportif**

Otomobilin iç mekanına geçildiğinde ilk dikkat çeken nokta Recaro tarafından WRX STI için özel olarak hazırlanan spor koltukların vücudu sımsıkı sarmasından



çok, el freni konsolundaki teknolojik oyun-caklar oluyor. Eğer dersinizi çalışmadıysanız bu teknolojik kumandaların ne işe yaradığını anlamakta zorlanabilirsiniz. Eski nesilde hiç de şık olmayan plastik düğmelerle kontrol edilen DCCD (Driver's Control Center Differential-sürücü kontrollü merkezi diferansiyel) şimdi eskisine göre daha marifetli ve görsel olarak da çok çekici.

Üstelik biraz sonra bahsedeceğimiz Subaru Intelligent Drive (SI-DRIVE) sistemiyle gaz pedalı-motor tepkilerini de değiştirebilmek mümkün. SI-DRIVE'da Sport, Sport Sharp ve Intelligent olarak üç kullanım seçeneği bulunuyor. Bunlardan Sport modu aslında normal kullanıma tekabül ederken, Sport Sharp gerçek sportif sürüşün anahtarı konumunda. Intelligent'ta ise sürücünün kullanım karakteri algılanıp, motor tepkisi ona göre ayarlanıyor. Yani siz hep "gazlayarak" giderseniz motor tepkileri de sistem tarafından çabuklaştırılıyor.

### Kemikli vitesler

Kartlı çalıştırma sistemine sahip otomobilde motoru start-stop düğmesine basarak canlandırılıyorsunuz. Boxer motora has boğuk sesle çalışan motor ayrıca biraz sarsıntılı. Bir spor otomobilden beklendiği gibi sert debriyaja basıp kemikli vitesi bire taktıktan sonra bu otomobilin gerçekten

300 HP gücünde olup olmadığını düşünmeye başlıyorsunuz. Çünkü motor gaz pedalına yeterince tepki vermiyormuş gibi geliyor. Bu durum SI-DRIVE'ı Sport Sharp konumuna getirince değişiyor gaz pedalı tepkileri iyileşiyor. Yine de asıl gösteri 3500-4000 d/d'den sonra başlıyor diyebiliriz.

Bu devirlere kadar nispeten isteksiz olan motor bir anda kimlik değiştirip canlanıyor ve devir kesiciye kadar adeta soluksuz tırmanıyor. Bu arada ayarlanabilir shift light ile birlikte çalışan sesli uyarı devir kesiciye girmeden vites değiştirme uyarısı yapıyor. Bu otomobilin zevki, performanslı kullanımda ortaya çıkıyor ve bu da doğal olarak tüketime yansıyor. 14.0 lt/100 km gibi ortalamaları bu otomobil için normal karşılamak lazım. Biz otayol kullanımında kendimize hakim olarak ve 90 km/s hızı aşmayarak 8.0 lt/100 km'lik tüketim değeri de yakaladık. Sanki rejimde olan bir insanın yemek isteyip de yiyememesi kadar zor ve irade gerektiren bir durumdu.

### 2.5 litrelik turbo motor

Impreza WRX STI ülkemizde 2.5 lt'lik motorla satılsa da, Japonya pazarında 2.0 lt'lik motorla satılıyor. Hatırlanacağı gibi bir önceki WRX STI'da en son 2.5 litrelik turbo motorla satılmıştı. Eski 2.5 litreliğe göre yeni makinenin en büyük farkı



DCCD VE SI-DRIVE  
SAYESİNDE ARACIN  
SÜRÜŞ KARAKTERİNİ  
DEĞİŞTİRMEK  
MÜMKÜN



ŞİŞKİN ÇAMURLUKLAR, HAVA YARIKLARI,  
BÜYÜK ARKA SPOYLER VE ALTIN SARISI  
JANTLAR, WRX STI'IN AYIRT EDİCİ DETAYLARI.







*SPORTİF DETAYLAR OTOMOBİLİN HER YERİNDE KULLANILMIŞ. RECARO KOLTUKLAR, VÜCUDU ADETA SARMALİYOR.*

egzoz-emme manifoldlarında geliştirmeler yapılması ve DAVC (Dual Active Valve Control) adlı değişken supap zamanlama sisteminin kullanılması. Önceki nesildeki değişken supap zamanlamasında sadece emme supaplarının zamanlaması değiştirilirken, yeni sistemde hem emme, hem de egzoz supaplarının zamanlaması değiştirilebilmekte. Yapılan geliştirmeler sonucunda 280 HP olan güç 300 HP'ye, 392 Nm olan maksimum torksa 407 Nm'ye çıkmış.

Önde McPherson, arkada çift salıncaklı süspansiyon sistemine sahip otomobilde limitli kaydırmalı Torsen diferansiyel kullanılmış. Sürekli dört tekerlekten çekişli bu otomobilde ön/arka aks arasındaki kilit oranı DCCD ile değiştirilebilmekte.

AUTO konumu standart bir konum ve diferansiyel ayarları otomatik olarak yapıyor. Günlük kullanıma uygun bir tercih. AUTO [+] konumuysa kaygan ve gevşek zeminlerde kullanım için. Doğal olarak bu tercihte otomobilin manevra yeteneği azalıyor ve dönüş çapı artıyor. Yani gevşek zeminde düz gidiş stabilitesini arttırmak için ideal. AUTO [-] modu bizce en keyifli tercih. Bu sayede daha kıvrak bir sürüş yapılabiliyor ve otomobil viraj içine yönlendirmek daha da kolaylaşıyor. Manuel konumdaysa diferansiyel ayarları sürücünün kontrolünde.

### Terzi işi

Terzinin farklı bedenlere elbise hazırlaması gibi bu otomobilin de sürüş karakterini farklı zemin şartlarına göre ayarlamak

mümkün. Ama ıslak, ama kuru... Şartlar ne olursa olsun, Impreza WRX STI görevini başarıyla yapıyor. Karoser çıkıntıları azaltılan, ön ve arka iz açıklıklarıyla birlikte dingil mesafesi de arttırılan yeni STI, eskisinden daha iyi yol tutuyor. Viraj limitleri çok yüksek olan otomobilin süspansiyon sistemi sert olmasına rağmen belinizi ağrıtmıyor.

Üstelik bozuk ve çukurlu dağ yollarında bile kırılacak hissi vermemesi otomobile güveninizi artırıyor. Önden kayma isteği önceki nesle göre azaltılmış olan yeni WRX STI ile (AUTO [+] konumunu seçerseniz veya manuel seçenekte diferansiyel ayarını [+] olarak yaparsanız kafadan kayma isteğiniz daha da artacaktır) ne yaptığınızı biliyorsanız ve gaz pedalıyla

gereksiz oynamalar yapıp, aracın dengesini bozmuyorsanız virajları inanılmaz hızlarla dönmeniz mümkün. Yeter ki korkup ayağınızı gaz pedalından çekmeyin. Auto [-] modunda biraz daha oyuncu bir karakter alan WRX STI, bu konumda arkasını viraj dışına açma isteğiyle sürücüsüne keyif veriyor. Yine de bu konuda EVO X'u beklemek gerek diye düşünüyoruz. Tur sayısı 2.8 olan WRX STI'nin direksiyonu his ve tepki yönünden iyi olsa da bıçak keskinliğinde değil. Brembo imzalı frenlerse mükemmel. Bu sistem ısındıkça daha da iyi performans gösteriyor.



Sonuçta, 126.084 YTL'lik (30 Haziran 2008 fiyatı) yeni Impreza WRX STI son derece sıra dışı görünen, 4 kişi için yeterli yaşam alanı sunan, her türlü ıslak veya kuru her koşulda çok iyi performans gösteren bir sporcu. Üstelik eskisinden daha yetenekli, daha hızlı daha teknolojik ve daha rafine. Yine de özelliklerini daha rahat anlayabilmek için doğal rakibi Mitsubishi Evo X'la karşılaştırmak gerek.

## ISLAK VEYA KURU ZEMİN, GECE VEYA GÜNDÜZ, IMPREZA WRX STI İÇİN YOL ŞARTLARININ PEK ÖNEMİ YOK

### Subaru Impreza Turbo AWD 2.5 WRX STI

#### Fabrika verileri

Motor .....	4 silindirli, boxer, 2457 cc, turbo
Maks. güç .....	300 HP – 6000 d/d
Maks. tork .....	407 Nm – 4000 d/d
Maks. hız .....	250 km/s
0-100 km/s .....	5.2 sn
Boyutlar .....	4415 / 1795 / 1475 mm
Boş ağırlık .....	1505 kg
Bagaj hacmi .....	301 / 1216 lt
Tüketim (Ş. içi, ş. dışı, ort.) .....	13.8 / 8.2 / 10.3 lt / 100 km

#### Test verileri

0-50 km/s .....	1.9 sn
0-80 km/s .....	3.8 sn
0-100 km/s .....	5.5 sn
0-120 km/s .....	7.5 sn
60-80 km/s (4. / 5.vites) .....	8.1 / 14.1 sn
80-120 km/s (5. / 6.vites) .....	6.3 / 11.0 sn
100-0 km/s .....	36 m

+ İmaj, performans, sürüş zevki, artan teknoloji, fren

- Tüketim





# Aileler yarışıyor



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Ailelerin öncelikli tercihi olan kompakt sedan sınıfı, kısa bir süre önce yeni yüzlü Focus Sedan'ın çıkmasıyla hareketlendi. Acaba Focus gerçekten ilerleme kaydetti mi? Bunu anlamak için Focus Sedan 1.6 TDCi'ı kompakt sınıfın diğer iki yeni modeli olan Astra Sedan 1.3 CDTi ve C4 Sedan 1.6 HDi'la karşı karşıya getirdik.



**Ticari araçları bir kenara koyarsak, Türk insanının otomobildeki tercihi sedanlardan yana oluyor.** Bunda aile babalarının “erkek adam sedan kullanır” yaklaşımı kadar, sedanların genelde hatchback kardeşlerine göre daha fazla bagaj hacmi sunmalarının da etkisi var. Sonuçta aileyle yapılan yolculuklarda bagaj önemli bir kriter. Sedan karoserin tercih edilirliğinin tamamlayıcı unsuruysa dizel motorlar.

Son dönemde Opel Astra ve Citroen C4’ün sedanlanması ve Focus’un da yeni yüzüyle yollara çıkması sedanseverlerin tercihlerini çeşitlendirdi. Biz de bu otomobillerin dizel motorlularını karşı karşıya getirdik.

Önce rakipleri kısaca tanıyalım...110 HP gücündeki 1.6 HDi motora sahip Citroen C4 Sedan 41.600 YTL’lik fiyata sahip ve SX adlı tek donanım seçeneğiyle satılıyor. 90 HP’lik 1.3 CDTi motorlu Opel Astra’nınsa Essentia (37.545 YTL), Enjoy (38.145 YTL) ve Cosmo (42.675 YTL) olmak üzere üç donanım seviyesi var ve karşılaştırmada en üst donanım olan Cosmo’yla boy gösteriyor. C4’le motor kardeşi olan Ford Focus Sedan’ın 1.6 TDCi motoru 109 HP gücünde. Trend (39.815 YTL) ve Titanium (45.845 YTL) olmak üzere iki temel donanım seviyesi sunulan Focus Sedan 1.6 TDCi’da bir de



\* Yazıdaki fiyatlar, 30 Haziran 2008 tarihinde alınmıştır.

Titanium X (açılır tavan, adaptif farlar, deri-nubuk koltuklar) adı verilen ekstra paket bulunuyor. Test aracımızda bu donanım mevcuttu ve bunun içinde 4.000 YTL ekstra ödeme yapmak gerekli. Yani fotoğraflardaki gibi bir Focus için 49.845 YTL’yi gözden çıkarmak gerekiyor.\*

### Karoser - iç mekan

Üçü de hatchback kardeşlerinden türetilmiş olan bu otomobillerden Citroen C4 Sedan’ın arka kısmı sonradan eklenmiş gibi dururken, Astra Sedan’da ve Focus Sedan’da bagaj çıkıntısının karosere daha göze hitap eder şekilde adapte edil-

diği görülüyor. Buna rağmen Citroen C4 Sedan 4771 mm’lik uzunluğuyla (Astra Sedan’dan 184 mm, Focus Sedan’dan 290 mm daha fazla) sanki bir üst sınıftanmış gibi duruyor. Dış tasarımları bir kenara bırakıp, vakit geçirilecek yerlere, yani iç mekanlara bir göz atalım. Mak-





yajsız Focus'un iç mekan konusunda en büyük eleştiri toplayan yönü iç mekanda bazı noktalardaki kalite hissinin düşük olmasıydı. Şimdi ön konsolun üst kısmında kalite hissi daha yüksek olan plastik tercih edilmiş ve yeni Mondeo'dan alınan klima ve müzik sistemi kumandalarıyla daha havalı olmuş. Metalik kaplamalar- sa Titanium seviyesine özgü detaylar. İç mekandaki eşya gözleri fazla olmasalar da, ufak tefek eşyayı nereye koyacağımız konusunda bir sıkıntı yaşamadık. Modern tasarımlı konsola sahip C4 Sedan'ın konsolunda donuk renkli plastik kullanılması kötü olmuş. C4'te eşya gözü sayısı yeterli olmasına rağmen bunların ufak olması kullanışlılık sorunu yaratıyor. Bunun dışında direksiyon üzerindeki kumanda-

ların kullanımları da pratik değil, çünkü parmaklar yetişmiyor. Bize göre kalite hissi en yüksek kokpiti sunan Astra, eşya gözleri konusunda gerçekten can sıkıcı bir otomobil. Çünkü kapı içleri ve torpido dışında eşya koyacak yer yok. Cep telefonunuzu kapı içine koysanız ses yapar, torpidoya koysanız erişemezsiniz. Keşke bu kalite hissi kullanışlılıkla tamamlanabilseymiş.

Arka koltuklara geçildiğindeyse Astra Sedan ve C4 Sedan'ın önde oldukları görülüyor. Ford Focus'un 2640 mm'lik dingil mesafesinden daha fazlasını sunan Astra Sedan (2703 mm) ve C4 Sedan (2712 mm) diz mesafesi konusunda yolcularını fazlasıyla rahat ettiriyorlar. Arka koltuk





*ARKA KOLTUKLARDA  
KONFORLU  
YOLCULUKLAR  
YAPMAK MÜMKÜN.  
KOKULU  
HAVALANDIRMA, BİR  
FRANSIZ NEZAKETİ.*

konusunda Focus Sedan kapı içlerinde cep sunmaması (koltuk minderlerinin yan taraflarında kullanışsız bölmeler var) ve ön taraftan farklı ucuz görünümlü plastikleriyle puan kaybediyor. Fakat 230V'lik priz sunulması olumlu. Çünkü uzun yolculuğa çıkarsanız ve çocuğunuz da varsa DVD player vb. elektronik cihazı çalıştırarak çocukların sesini kesmek mümkün. Kaynana sesini kesmek mümkün olur mu onu bilemiyoruz tabi.

Sedanları sedan yapan bagajlarıdır de-

sek yanlış olmaz. Çünkü sedan alanların çoğu zaten bu bölüm için ekstra para veriyor (üç otomobilin de hatchback versiyonları daha ucuz). Bagaj hacminde Focus birinci, C4 ikinci ve Astra üçüncü. Bu noktada Citroen tasarımcılarına teşekkür etmemiz gerek. Çünkü karşılaştırmada sedan müşterilerini insan yerine koyup bagaj içi tutamağı koyan tek üreticinin Citroen olduğunu gördük. Bu sayede ellerinizi kirletmeden bagajı kapatmanız mümkün. Herhalde diğer markanın tasarımcıları "kompakt sedanlar nasıl olsa gelişmekte





*KOKPİT ARTIK  
DAHA ALBENİLİ.  
ARKA KOLTUKLAR  
RAKİPLERİNDEN  
DAR.*



olan ülkeler için” yaklaşımındalar. Bagaj konusu açılmışken bir şeyi daha söyleyelim. Bazı yayın organları Astra Sedan’ın bagaj kapağının açılmasının tek yolunun sadece orta konsoldaki düğme olduğunu sansalar da, bir yol daha var. Anahtar üzerindeki kapı açma düğmesine bir süre basılı tutmak.

#### **Motor-performans**

Bu bölümdeki tüm motorlar otomobil severlerin yakından tanıdığı ve bildiği güç kaynakları. Bu durumda 1.3 CDTi motorlu Astra Sedan’a haksızlık olacağını düşü-

nebilirsiniz. Fakat Astra Sedan ülkemizde tek dizel motorla satılıyor, o da 1.3 CDTi 90 HP. Yurtdışında Astra Sedan için bir de 1.7 CDTi 100 HP’lik motor sunuluyor. Bu durumda motorları birebir karşılaştırmak yerine tek başına ele alacağız. Astra’nın 1.3 litrelik motoru (aslında 1.2 desek daha uygun olur, çünkü motor 1248 cc) kendi başına çok başarılı bir ünite. Fakat Astra Sedan’ın ağırlığı altında biraz eziliyor. Özellikle de maksimum torkun geldiği 1750 d/d’ye kadar motordan gaz pedalına fazla tepki vermiyor ve otomobil çok hantal kalıyor. Sollamaya çıkarken dikkat.







*KOKPİT KULLANIŞLI  
OLMASA DA, KALİTE  
HİSSİ YÜKSEK. ARKA  
KOLTUKLAR, C4  
KADAR GENİŞ.*

Hele bir de yüklüyseniz. Bu motor, sahip olduğu güç bandını daha verimli kullanılabilmek adına 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş.

Focus 1.6 TDCi ve C4 1.6 HDi motorları, Ford ve PSA ortak çalışmasının ürünü. Ford 1.6 TDCi'nin gücünü 109 HP olarak açıklarken, PSA Peugeot Citroen'de 1.6 HDi'nin gücü 110 HP. Gerek Focus 1.6 TDCi, gerekse C4 1.6 HDi motor ve performans olarak ortalama bir aile babasının performans beklentilerini karşıla-

yacaktır. Her iki otomobilde özellikle maksimum tork devriyle birlikte daha istekli ve keyifli bir hal alıyor. Yakıt tüketimleri test süresince benzer olan bu otomobillerde farklı vites kutuları kullanılmış.

Bu bölümde, performans meraklıları için Focus ve C4 daha uygun. Astra'ysa doğal olarak geride. Üstelik fabrika verilerine göre tüketimi de rakiplerinden çok farklı değil. Astra'daki 1.3 CDTi'nin tek tesellisi düşük vergi dilimine girip, maddi yükü biraz azaltması.



**Sürüş özellikleri**

Sürüş özellikleri bölümünde Focus'un dinamik sürüş karakteri diğer iki otomobile göre daha keyifli kullanım sağlıyor. Spor, normal ve konfor olarak üç farklı şekilde ayarlanabilen direksiyon sistemi bir aile sedanına göre çok iyi kıvraklık ve direksiyon hissi sunuyor. Yol tutuş konusunda Focus'un çok az gerisinde kalan Astra'da direksiyon konusunda başarılı. Fakat limitlerde ve ağırlık transferlerinde arka taraf biraz fazlaca kayma eğilimine giriyor.

C4 Sedan yol tutuşta fena olmasa da, direksiyon hissi ve tepkileri zayıf. Bunları bir kenara bırakalım aileler için önemli olan süspansiyon konforlarına göz atalım. Opel Astra süspansiyon konforu konusunda rakiplerinin önünde. Uçan halıda gidi-

yormuş gibi hissetmeseniz de darbe emişi Focus'tan ve C4'den daha iyi.

**Sonuç**

Her üç otomobilin de kendilerine göre üstün tarafları var. Eğer "benim için para fazla önemli değil, hem makul performanslı, hem de keyifli bir otomobil istiyorum" diyorsanız Focus Sedan 1.6 TDCi doğru tercih olacaktır. Çünkü benzer donanımdaki Citroen C4 Sedan 1.6 HDi'dan yaklaşık 4.000 YTL daha pahalı. Benim içim performanstan ziyade kaliteli iç mekan ve baz fiyat önemli dersanız Astra Sedan 1.3 CDTi; kullanım keyfi yerine donanım, iç mekan genişliği ve fiyat-donanım ilişkisini aynı potada eriten bir otomobil isterseniz de C4 Sedan 1.6 HDi tercih edilmeli.



Citroen C4 Sedan 1.6 HDi

Ford Focus Sedan 1.6 TDCi

Opel Astra Sedan 1.3 CDTi

**Fabrika verileri**

Motor: .....	1560 cc, 4 silindirli, commonrail, turbodizel	1560 cc, 4 silindirli, commonrail, turbodizel	1248 cc, 4 silindirli, commonrail, turbodizel
Maks. güç: .....	110 HP @ 4000 d/d	109 HP @ 4000 d/d	90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: .....	240 Nm @ 1750 d/d (overboost ile 260 Nm)	240 Nm @ 1750 d/d	200 Nm @ 1750/2500 d/d
Maks. hız: .....	190 km/s	188 km/s	172 km/s
0-100 km/s: .....	11.8 sn	10.9 sn	13.7 sn
Boyutlar: .....	4771 / 1773 / 1512 mm	4481 / 1839 / 1497 mm	4587 / 1753 / 1458 mm
Boş ağırlık: .....	1356 kg	1385 kg	1290 kg
Bagaj hacmi: .....	513 lt	526 lt	490 lt
Tüketim(Ş. içi / Ş. dışı / ort): .....	6.5 / 4.5 / 5.2 lt/100 km	5.8 / 3.8 / 4.5 lt/100 km	6.3 / 4.1 / 4.9 lt/100 km

Çekiş, iç hacim, fiyat-donanım ilişkisi +  
Gürültülü süspansiyon, ergonomi -

Yol tutuş, performans, çekici tasarım +  
Rakiplerinden küçük arka koltuk -

Kalite hissi, konfor, arka koltuklar +  
Çekiş gücü, eşya gözleri -



# EFANE SÜRÜYOR

Yenilenen Land Cruiser'ın neredeyse her şeyi değişmiş. Fakat günümüzde çok az modelde rastlayabileceğimiz “gerçek arazi aracı” karakterinden fazla ödün vermemiş.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraf: Gürkan Çağlar, Emre Anamur



Günümüz dünyasında her şey “light”laşarak farklı karakterlere bürünüyor. Özellikle de büyük şehirlerde yaşayan insanlar arasında bu “light” yiyecekler, “light” içecekler ve “light” 4x4’ler adeta bir furya halini aldı. Neyse ki her şeyin safkanını arayanlar için halen az da olsa seçenekler var. Land Cruiser’da günümüz 4x4 dünyasında arazi aracı karakterini kaybetmeyen nadir seçeneklerden birisi.

57 yıldan beri yollarda olan Land Cruiser’ın hikayesi, aslında Toyota’nın da dünya otomobil pazarındaki başarı hikayesinin başladığı nokta sayılabilir. Çünkü 1952 yılında Japonya’dan ihraç edilen ilk otomobil bir Land Cruiser’dı ve markayı dünya pazarlarında bilinir hale getirdi. 57 yıl önce doğan efsane bugün sekizinci nesliyle yollarda. İlk üretilmeye başlandığı günden itibaren yaklaşık 5 milyon adet satılan Land Cruiser’ın iki versiyonu bulunuyor. Bunlardan ilki daha ufak yapılı olan



## LAND CRUISER V8, ZEMİN BOZUKLUKLARINI VE ENGELLERİ YUTARCASINA İLERLİYOR

Prado, diğeri de Land Cruiser 100 VX’in yerini alan (bazı ülkelerde Amazon adıyla satılıyordu) burada görmüş olduğunuz V8.

### Boyutları büyümüş

Önceki nesil Land Cruiser 100 VX,’le yeni Land Cruiser V8’i karşılaştırdığımız zaman eski neslin daha kibar ve ince görüldüğünü söyleyebiliriz. 2850 mm’lik dingil mesafesi değişmeyen Land Cruiser’ın 4950 mm’lik uzunluğu eskisine göre 60 mm, 1970 mm’lik genişliği de 30 mm daha fazla. Bu artışlar çok fazla olmasa bile yeni Land Cruiser eskisine göre daha heybetli ve biraz da şişmanlamış gibi görünüyor. Fakat bu tasarımla alakalı bir durum. Çünkü eski Land Cruiser 100 VX 4.2 TD 2660 kg iken, yeni Land Cruiser V8 4.5 D-4D 2665 kg. Yani 5 kg daha fazla. Bu arada Land Cruiser’ın arka salıncakları hariç, şasi dahil tüm parçaları yeni.

Bu dev arazi aracına tırmadığımızda iç mekanın eskisinden son derece farklı





*RSCA OFF, PERDE HAVAYASTIKLARINI ARAZİDE DEVRE DIŞI BIRAKMAK İÇİN.*



*H4'TEN L4 KONUMUNA BASTIRMALI-ÇEVİRMELİ DÜĞMEYLE GEÇİLİYOR*

olduğunu görüyoruz. Malzeme kalitesi eskisine göre artan iç mekanda özellikle silikonla kaplanmış hissi veren yumuşak dokunuşlu kapı kolları ve tavan tutamakları çok hoş detaylar. Deri doğal olarak standart donanımda. Fakat iç mekanda bir Range Rover veya Mercedes GL'nin premium havasının olmadığını söylememiz gerek. Land Cruiser'ın iç mekanındaki his daha başka. Sanki hiç eskimeyecekmiş gibi sağlam bir havası var.

Havalandırma kumandaları dağınık  
Orta konsolda havalandırma kuman-

dalarının dağınık yerleştirildiği ve bunun da kullanımı zorlaştırdığı bir gerçek. Eski neslin orta konsolu daha derli topluydu. Land Cruiser'ın iç mekanı özellikle dirsek mesafesi anlamında inanılmaz geniş. İnsan arka koltuklarda enlemesine uyuyabileceğini düşünüyor.

#### Çift turbolu diesel V8

Land Cruiser V8'in 4.7 litre 288 HP benzinli ve 4.5 D-4D 265 HP turbodizel olmak üzere iki motor seçeneği bulunuyor. Bizim test aracımız 4.5 D-4D motora sahipti. (4.5 D-4D motor Finlandiya, Nor-

veç, İsveç ve Türkiye'de 265 HP, diğer ülkelerde 286 HP olarak satılıyor). Land Cruiser'ın motor ve fiyatlandırma sistemi diğer markalara göre biraz daha farklı. Birçok otomobilde dizel motorlu versiyonlar daha pahalıyken, Land Cruiser V8'de bunun tersi söz konusu. Bunun nedeni benzinli Land Cruiser'da sunulan Crawl adlı arazi sürüş destek sistemi. Bu sistemde otomobilin hızı 1,3 ve 5 km/s olarak ayarlanarak özellikle kayalık parkurlarda düşük hızda gidilmesinde büyük kolaylık sağlamak hedefleniyor. Bu özellik sadece benzinli Land Cruiser'a özgü oldu-

ğundan, burada testini gördüğünüz dizel versiyonda bulunmuyor.

Yeni Land Cruiser'daki 4461 cc'lik commonrail enjeksiyonlu turbodizel iki turbo beslemeye sahip. Sesi iç mekandan kulağa oldukça güzel gelen V8 D-4D performans yönünden de bu arazi aygırını rahatça taşıyabiliyor. Yalnız gaz pedalına ilk basma anında motorun biraz geç tepki vermesi gaz pedalına biraz daha basma isteği uyandırıyor. Bu durum asfaltta dezavantaj gibi olsa da; gaz pedalına çok basılması durumunda sorun yaşanabile-





cek gevşek veya bozuk zeminli arazide sürücünün işini kolaylaştırıyor. 0-100 km/s hızlanmasını 8.2 saniyede tamamlayan dizel V8 Land Cruiser (benzinlide 9.2 saniye) performans yönünden beklentileri fazlasıyla karşılıyor. Asfalt üzerinde son derece konforlu yol alan bu dev, ilk virajda gerçek arazi aracı genlerini belli ederek yana yatıyor. Tabi direksiyonda fazla tepkili sayılmaz. Sonuçta bu gerçek bir arazi aracı, asfaltta daha fazla yol tutuş isteyenler BMW X5 gibi modeller üretiliyor.

Land Cruiser'da yer alan KDSS (Kinetik

Dinamik Süspansiyon Sistemi) her ne kadar ön ve arka anti roll bar'ların karakterini ayarlasa da, virajlarda salınım tam olarak engellenmemiş (KDSS sisteminin detayları Teknik sayfasında). Yoldaki çukurları yutan Land Cruiser, araziye çıkınca da sağlam karakterinden ödün vermiyor. Yine de bir önceki nesil Land Cruiser 100 VX'i kullananlar yeni araçta bazı eksiklikler hissedeceklerdir. Mesela yükseklik ve sertlik ayarlı süspansiyon...Land Cruiser 100 VX'in Türkiye paketinde bu donanım standartken, yeni nesil Land Cruiser'da bu donanım sunulmuyor (yurtdışında

# BURAYA İLAN VEREBİLİRSİNİZ

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





opsiyon). Yeni Land Cruiser'da aktarma limitli kaydırmalı bir merkezi Torsen diferansiyelle yapılıyor. Normal kullanımda ön/arka güç dağılımı yüzde 40/60 olan otomobilde, değişen zemin ve yol koşullarına göre yüzde 50/50 ile yüzde 30/70 arasında değişen oranlarda güç aktarımı yapılabilir. L4 modu da bulunan araçta

orta diferansiyeli bir düğmeyle yüzde 50-50 güç aktarımı yapacak şekilde kilitlenmek mümkün. Yeni Land Cruiser'da, eski 100 VX'teki gibi arka diferansiyel kilidi yok. Bunun yerine daha önce Prado'da da gördüğümüz A-TRC (Active Traction Control-Aktif Çekiş Kontrolü) var. Diferansiyel kilidinin yaptığı görevi yapan A-TRC sa-

yesinde lastiklerden biri patinaj çektiğinde veya havaya kalktığında güç diğer tekerleklerle aktarılıyor. Üstelik kilitli diferansiyeldeki mekanik kasılmalar olmuyor. Bu sisteme kuşkuyla yaklaşan geleneksel off-road tutkunları olacaktır. Fakat biz kum ve çamurlu zeminlerde yaptığımız sürüşlerde hiçbir sorun yaşamadık.

Sonuç olarak 109,950 € + 4.265 YTL'lik etikete sahip (30 Haziran 2008 tarihinde) Land Cruiser V8 D-4D, halen piyasada satılan en sağlam ve güvenilir 4x4'lerden birisi. Yaklaşma, uzaklaşma ve rampa açıları eski modelden daha kötü olsa bile arazi yetenekleri halen çok iyi.



## Toyota Land Cruiser 4.5 D-4D V8

## Fabrika verileri

Motor: ..... 4461 cc, V8, çift turbo, commonrail, dizel  
Maks. güç: ..... 265 HP @ 3400 d/d  
Maks. tork: ..... 650 Nm @ 1600-2600 d/d  
Maks. hız: ..... 210 km/s  
0-100 km/s: ..... 8.2 sn  
Boyutlar: ..... 4950 / 1970 / 1910 mm  
Boş ağırlık: ..... 2665 kg  
Bagaj hacmi: ..... 259 / 701 / 1267 lt  
Tüketim(Ş. içi / Ş. dışı / ort): ..... 12.0 / 9.1 / 10.2 lt/100 km  
Fiyat: ..... 109.950 Euro + 4265 YTL (30 Haziran tarihinde)

- + Sağlamlık hissi, arazi uyumu, iç mekan genişliği
- Xenon far yok, direksiyon hissi, virajlarda yana yatıyor

32° YAKLAŞMA, 23° UZAKLAŞMA VE 25° RAMPA AÇILARI,  
ESKİ MODELE GÖRE (SIRASIYLA 33, 28 ve 27 DERECE)  
DAHA KÖTÜ





# AYAKLARI YERE BASMAK

Toyota'nın KDDS sistemi, viraj denge çubuklarını arazi ve yol koşullarına göre otomatik olarak ayarlıyor.

Anti roll bar, antisway bar veya viraj denge çubuğu olarak adlandırılan parçalar sağ ve sol süspansiyon arasında (ön ve/veya arka) virajlarda yana yatma eğilimini azaltan demirden çubuklardır. Bu sayede özellikle yol kullanımlarında daha güvenilir viraj karakteri elde edebilmek mümkün. Asıl amacı otomobilin asfaltta kullanım karakterini iyileştirmek olan bu parçalar arazi araçlarında tekerleklerin artikulasyonunu (tekerleklerin aşağı-yu-

karı hareket etmesi, salınım) azaltarak engebeli koşullarda tüm tekerleklerin yere basmasını azaltır. Bir kaya üzerinden geçerken tekerleği boşa çıkan ve havaya kalkan 4x4'ler bunu anlatacak güzel bir örnek. Anti-roll bar'ları devre dışı bırakmak piyasadaki çok az araçta mümkün. Mesela Nissan Patrol ve Jeep Wrangler Unlimited gibi. Fakat bu araçlarda sistem manuel çalışmakta.

*KDDS,  
LASTİKLERİN  
HAREKET  
YETENEĞİNİ  
ARTTIRIYOR*



Yazı: Tarık Akagün



Toyota'nın KDSS (Kinetic Dynamic Suspension System) adlı süspansiyon sistemindeyse viraj denge çubukları hidrolik bir sistemle otomatik olarak aktif veya devre dışı oluyor. Viraj denge çubukları asfalt kullanımında devredeyken, arazi kullanımında hidrolik bir mekanizma sayesinde kendiliğinden tamamen devre dışı kalabiliyor. Elektronik olmayan bu sistemde ön ve arka anti roll bar'ların parçaları olan ve birbirlerine hidrolik borularla bağlı hidrolik silindirler bulunuyor. Düz asfalt üzerinde birbirleriyle paralel olan bu silindirler anti roll bar'ları aktif halde

tutuyor. Arazi kullanımındaysa bir hendek veya tümsek geçme durumunda ön ve arka lastikler arasında yükseklik farkı oluştuğunda hidrolik sistemdeki basınç değişiyor. Bu sayede anti roll bar'lar devre dışı kalarak tekerleklerin artikulasyonunu artırıyor. Yani KDSS sistemi bazı yayın organlarında yazılan gibi aktif ve otomatik yükseklik ayarlı bir sistem değil. Fakat yapısı itibarıyla sürücünün işini kolaylaştıran bir uygulama. Land Cruiser'ın yurtdışı versiyonlarında yükseklik ve sertlik ayarlı aktif süspansiyon sistemi (4W AHC & AHS) opsiyonel olarak sunuluyor.



# Daha da iddialı



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Pratik kullanım ve ekonomi gibi özellikleriyle bilinen minik şehirli Kia Picanto, gördüğü makyajla daha sevimli görünmesinin yanı sıra artan donanım seviyesiyle sınıfının en çok satan otomobili unvanını devam ettirmek niyetinde.





**Büyük şehirlerde yaşayan birçok otomobil sürücüsü park sorunu, trafik sıkışıklığı ve artan yakıt maliyetlerinin çok büyük sorun olduğunu söylese de hayalleri genelde yüksek, görkemli ve park sorunu yaratan SUV'lar süslüyor.** Gerçekçi olmak lazım. Büyük otomobiller şehir içinde gerçekten yaşamı zorlaştırıyorlar. Picanto gibi otomobillerin dertleri de kendileri gibi ufak. İş çıkışı şehrin kalabalık semtindeki evinizin sokağında park yeri aradığınızı düşünün. Kompakt bir hatchback'in boşalttığı bir park alanına büyük SUV'unuzla girmeniz mümkün olmayacak ve boşuna strese gireceksiniz. Oysa ki bir mini otomobille böyle bir sorun

yaşama riskiniz daha az.

#### Sınıfının en çok satanı

Ülkemizde mini sınıfın en çok satan otomobili unvanını elinde bulunduran Kia Picanto geçirdiği makyaj ve artan donanımıyla unvanını korumak istiyor. Ülkemizde mini otomobil pazarı çok gelişmiş olmasa da Picanto, Avrupa'da elde ettiği yaklaşık 250.000 adetlik satışla Kia'ya ivme veren modellerden bir tanesi. Otomobile önce dıştan bir göz atalım. Yeni radyatör ızgarası, yeni farlar ve yeni ön tampon otomobile eskisine göre daha cana yakın bir hava vermiş. Ayrıca stoplar ve arka tampon da değişmiş. Bu deği-



şiklikler otomobilin uzunluğunu 40 mm artışla 3540 mm'ye ulaştırmış olsa da Picanto'nun şehiriçindeki boyut avantajı halen çok büyük.

#### İç mekan rakiplerinden olgun

Picanto'nun iç mekanıysa bildiğiniz gibi. Yani Peugeot 107 ve Chevrolet Spark gibi mini rakiplere göre çok daha olgun ve gerçek bir otomobil hissi veriyor. Kalite hissi bu sınıf bir otomobil için oldukça iyi ve sürücü odaklı tasarlanmış ön konsoldaki kumandaların kullanımı rahat. Bunun dışında modern yaşantının gereksinimleri olan USB ve Aux girişlerinin sunulması son derece yerinde bir karar. İç mekan-

daki en belirgin yeniliklerse yeni gösterge tablosu ve yeni müzik sistemi.

Bu tip otomobillerde en çok merak edilen noktalardan birisi de arka koltuklar. Bu otomobilden çok geniş arka koltuk beklentisi olmasa da iki orta boylu insanı rahat ettirebiliyor. Arka koltuklarda oturanların ayaklarını ön koltuk altlarına uzatabilmeleri rahatlık hissini artırıyor.

#### Gelelim kullanım özelliklerine...

Picanto'nun yürüyen aksamında bir değişiklik yok. Sadece benzinli versiyonlarda kullanılan hidrolik direksiyon sistemi, dizel versiyonlardaki gibi elektrohidrolik



sisteme çevrilmiş. Normal kullanımda iyi tepkiler veren direksiyon, ani manevralarda geri toplarken biraz gecikmeli tepki veriyor. Bunun dışında kullanım çok rahat. Vites geçişleri daha önceden kullanmış olduğum makyajsız dizel Picanto'ya göre çok rahat. Yol tutuş olarak bir şehir otomobilinden beklenileni veriyor. Yani çok ani hareketler yapmadığınız sürece sorun yok. Yüksek hızlarda yan rüzgarlardan hafif etkilenme gösteren otomobil yol şartlarından dolayı zaman zaman biraz salınım giriyor. Fakat bunlar hiçbir zaman tedirginlik verecek boyuta ulaşmıyor. Bu otomobilin en güzel noktalarından biri motoru. Hem rakiplerinden sesiz, hem de gücü yeterli. 1.1 lt'lik motor 65 HP'lik gücüyle doğal olarak otomobili uçurmuyor. Fakat devir çevirmeye çok istekli ve 100 km/s hıza kadar yavaş olduğunu fazla hissettirmiyor. 100 km/s'den sonraysa doğal olarak hızlanma konusunda nazlanıyor. Zaten İstanbul gibi büyük şehirlerde trafik yoğunluğundan istesenez de fazla hızlı gidemiyorsunuz.

Sonuç olarak bakıldığında Picanto eski olumlu özelliklerini devam ettiriyor. Üstelik donanım da eskisine göre daha iyi. Eski den opsiyon olan ABS artık standart donanımda. Uzaktan kumandalı merkezi kilit ve elektrikli aynaların olmaması ilk başta eksiklik gibi gelse de diğer donanımlar bu açığı kapatacak seviyede.



USB, IPOD VE AUX  
GİRİŞİ GÜNÜMÜZDE  
İHTİYAÇ HALİNİ ALDI  
VE PICANTO'DA  
HEPSİ STANDART



## Kia Picanto 1.1 Hiper Benzinli

## Fabrika verileri

Motor .....	4 silindirli, 1086 cc, 12V, benzinli
Maks. güç .....	65 HP – d/d 5500 d/d
Maks. tork .....	97 Nm – 2800 d/d
Maks. hız .....	154 km/s
0-100 km/s .....	15.1 sn
Boyutlar .....	3535 / 1595 / 1480 mm
Boş ağırlık .....	936 kg
Bagaj hacmi .....	157 / 882 lt
Tüketim (Ş. içi, Ş. Dışı, ortalama) ...	6.3 / 4.5 / 5.2 lt/100 km
Fiyat: .....	24.163 YTL (30 Haziran 2008 tarihinde)

➕ Artan donanım, ekonomi, rakiplerinden sessiz motor

➖ Fren hissi



# BURAYA İLAN VEREBİLİRSİNİZ

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



# Sevimli ve fonksiyonel



Nissan Note, sevimli tasarımının yanı sıra, kullanıcısına sunduğu pratik çözümler sayesinde yolculuğu bir zevke dönüştürüyor. Düşük tüketimli dizel motor da, otomobilin cep dostu olmasını sağlıyor.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Japonya'da 2005 yılının sonbaharında, Avrupa ülkelerinde ise 2006 yılının ilk aylarında satışa sunulan Nissan Note, hem şehir içinde hem de çeşitli hobi ve aktivitelere katılmak üzere çıktığınız uzun yollarda kullanabileceğiniz bir otomobil. Küçük sayılabilecek boyutlarına rağmen geniş bir iç mekana sahip olan Note; çift bölmeli bagajı, tavan aksesuarları, eşya gözleri, koltuk sırtlıklarındaki katlanır tepsiler vb. sayesinde kullanıcısına pratik çözümler sunuyor.

## Bombeli farlar, bumerang tipi stoplar

Otomobilin sevimli bir tasarımı olduğu kesin. Bunda da en büyük katkıyı, şüphesiz ön farlar ve stop lambaları yapıyor. Ön farların bombeli tasarımı, hem otomobile sevecen bir hava katıyor hem de aracı kullanırken dahi o bombeleri görüp otomobilin sınırlarını kestirebiliyorsunuz. Tıpkı bir bumerang gibi tasarlanmış ve yükseğe konumlandırılmış olan stop lambaları ise, sempatik olmasının yanı sıra optimum görüş alanına yerleştirildikleri için güvenli de.



**İç mekan sade ama fonksiyonel**

Note'un iç mekanı son derece sade bir tasarıma sahip. Gözü rahatsız eden herhangi bir renk ya da tasarım bulunmuyor. Malzeme ve işçilik kalitesi sınıfının standartlarında olan otomobilin öne çıktığı konularsa; eşya gözlerinin bolluğu, ileri-geri hareket eden arka koltuk sırası, arka koltukta oturanlar için düşünülmüş katlanır tepsiler ve altta gizli bir bölüme de sahip olan iki katlı bagaj.

**Cep dostu motor**

Nissan ve Renault'nun birçok modelinde kullanılan 1.5 litrelik turbodizel ünite, Note'da 68 HP'ye ve 1900 d/d gibi düşük bir değerde 200 Nm torka sahip. 0-100 km/s hızlanma süresi uzun (13 sn) ve maksimum hızı düşük (168 km/s) olsa da Note, özellikle şehir içi trafiğinde kullanıcısının tüm performans beklentisini karşılıyor. Düşük devirde alınan tork sayesinde sürekli vites değiştirmeyi gerektirmeyen motor, 5 ileri manuel şanzımanla uyum içinde çalışıyor. Şehir içinde fabrika verisi olarak 5.8 lt/100 km gibi düşük bir motorin tüketimi, kullanıcısını sevindiriyor. Biz, yaklaşık 20 günlük kullanımımız boyunca, İstanbul trafiğinde 6.1 lt/100 km'lik bir değer elde ettik.

**Hobilere imkan tanıyor**

Birçok üreticinin genç ve çeşitli hobilere sahip insanları müşteri portföyüne kattığı



şu son dönemde, Nissan da bu markalar arasına adını yazdırmış durumda. Note'un aksesuar listesi çok uzun (Yük taşıyıcı, bisiklet taşıyıcı, çeki demiri, tavan bagajı, bagaj ayırıcı kafes vb.). Bizim test aracımızın tavanında yük taşıyıcı bulunuyordu. Bu tür donanımları satın alıp, aracınızı hobilerinize uygun bir hale getirebiliyorsunuz. Kısacası ister bagaja köpeğinizi alıp ormana koşturmak için, ister tavana kayak takımlarınızı yerleştirip dağlara çıkın. Nissan sizin için her şeyi düşünmüş.



OTOMOBİLİN İÇ  
MEKANI, İŞLEVSELLİK  
AÇISINDAN SON  
DERECE BAŞARILI

**Nissan Note 1.5 dCi Tekna****Fabrika verileri**

Motor .....	1461 cc, sıralı 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç .....	86 HP – 3750 d/d
Maks. tork .....	200 Nm – 1900 d/d
Maks. hız .....	168 km/s
0-100 km/s .....	13 sn
Boyutlar .....	4083 / 1691 / 1550 mm
Boş ağırlık .....	1165 kg
Bagaj hacmi .....	280 lt
Tüketim (Ş. içi, Ş. dışı, ort.) .....	5.8 / 4.6 / 5.1 lt/100 km
Fiyat .....	32.390 YTL (30 Haziran 2008 tarihinde)

- + Tasarım, geniş ve fonksiyonel iç mekan, yakıt tüketimi
- Yol tutuş, performans





# Beklenen İtalyan

TOFAŞ işbirliği çerçevesinde Türkiye'nin en büyük otomotiv üreticilerinden biri durumunda olan Fiat, uzun süredir boş bıraktığı kompakt hatchback sınıfına Bravo'yla iddialı bir geri dönüş yaptı.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Emre Anamur, Tarık Akagün





## YENİ BRAVO, FIAT'IN KOMPAKT HATCHBACK SINIFINDAKİ BOŞLUĞUNU DOLDURDU

yıllık model ömrü boyunca, firma yetkililerinin tahminlerinin üzerinde bir talep gören Bravo'nun, ülkemizde de benzer bir başarı yakalayıp yakalayamayacağını zaman gösterecek. Yolcu güvenliği konusunda EuroNCAP'ten beş yıldız alan otomobil, sayfalarımıza 150 HP'lik 1.4 16V T-Jet Sport adlı en güçlü versiyonuyla konuk oldu.

### Turboyla gelen 150 HP

Otomotivde son yılların moda kelimesi: "Downsizing", yani küçük hacimli motordan yüksek güç elde etmek. Bu da çeşitli teknolojilerle gerçekleşiyor. Fiat'ın burada tercih ettiği yöntem ise turbo besleme. T-Jet olarak adlandırılan, 1.4 litrelik benzinli motor, turbo sayesinde 5500 d/d'de 150 HP üretiyor. Motorun maksimum torku ise 2200 d/d'de 206 Nm. Bu tork, araç "Sport" modda kullanılırsa 230 Nm'ye (3000 d/d'de) çıkıyor. Otomobili 212 km/s maksimum hıza ulaştıran motor, boş ağırlığı 1275 kg olan aracın 8.5 saniyede (Sport modda 8.2 sn) 0'dan 100 km/s'ye hızlanmasını sağlıyor. Bravo T-Jet'in or-

### İtalyan otomobilleri ve Fiat Grubu...

Aklınıza gelen ilk şey "tasarım" oluyor değil mi? Ferrari, Maserati, Lancia ve Alfa Romeo'u düşündüğümüzde ortak nokta hep "güzel tasarımlı otomobiller" oluyor. Fiat'a gelince... Gruba adını veren bu markanın da tasarımda öne çıkmaya başladığını görüyoruz. Grande Punto, Linea, Bravo ve Fiorino... Hepsi de albenili modeller.

Fiat'ın Türkiye'deki en yeni modeli olan

Bravo'da, tasarım başarısının yanına kalite de eklenmiş. Şubat ayında Torino'da düzenlenen 1.6 Multijet motor lansmanında bir Fiat görevlisi Bravo için kulağıma şu yorumu fısıldamıştı: "Bu kez İtalyan gibi düşünüp Alman gibi ürettik". Yani tasarımı güzel, ama kaliteli ve sağlam.

İşte Bravo'nun, yerini aldığı Stilo'dan en büyük farkı da burada. Stilo, maalesef yukarıdaki cümleyi tersten söyletmişti. Yani Alman tasarımı, İtalyan malzeme ve

işçiliği idi söz konusu olan. Neyse ki marka için Stilo günleri geride kaldı ve artık kompakt hatchback sınıfında da iddialı bir oyuncular var.

### Avrupa'da bir yıldır yollarda

Fiat Bravo, Mart 2007'de Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı ve Avrupa ülkelerinde Nisan ayında satışa sunuldu. Türkiye'ye ise, bir yıl gecikmeli, ama yepyeni 1.6 Multijet motorun lansmanı ile birlikte geldi. Avrupa'da, geride kalan bir





talama yakıt tüketimi ise 7.1 lt/100 km. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, kağıt üstündeki verileri yola yansıtmayı başarıyor. Son derece atak bir yapı sergileyen motor, şanzımanla uyumlu çalışıyor. Sert süspansiyon sistemi ve elektronik sürüş destek sistemleri, yol tutuşun iyi olmasını sağlıyor.

### Malzeme ve işçilik üst düzeyde

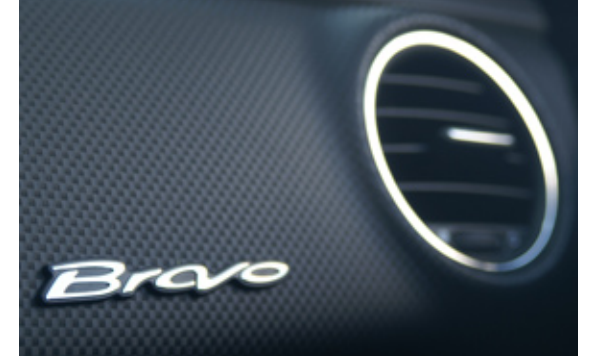
Tasarım konusunda kendisine "bravo!" dedirten otomobil, yüksek malzeme ve işçilik kalitesiyle de dikkat çekiyor. Bravo'nun iç mekanı, şu anki Fiat ürün

gaminin bizce en başarılısı. Bir-iki ufak tefek ergonomi sorunu dışında (orta konsolun sağına ve soluna yerleştirilmiş olan kumanda birimlerinin seçimi) göze çarpan bir olumsuzluğu bulunmayan otomobil, hem oturma pozisyonu hem de görüş açıları konusunda da tatminkar. İç mekan genişliği konusunda cömert olan Bravo, test aracımızdaki yüksek donanımı göz önüne alırsak, hem konfor hem de güvenlik konusunda iddialı. 400 litrelik bagajı bulunan Bravo, kullanıcılarına Grande Punto ve Linea'da eleştirdiğimiz sorunu yaşatmıyor. Bagaj kapağı, bu bölümde bulunan logo-

ya basılarak da açılabilir. Böylece illa elinizde anahtar bulunması ya da kokpitteki butona basmanız gerekmiyor. Bagaj hacmi, arka koltuklar öne yatırılınca 1175 litreye ulaşıyor.

### Markadaki büyük bir boşluğu doldurdu

Fiat Bravo artık ülkemizde de yollarda. Hem de benzinli versiyonların yanında, çok tutulacağını düşündüğümüz 1.6 litrelik 105 ve 120 HP üreten iki turbodizel seçenekle birlikte. Tasarımı güzel, malzeme ve işçilik kalitesi üst seviyede, güvenlik konusunda beş yıldızlı ve arkasındaki TOFAŞ desteği de (satış ağı ve satış sonrası hizmetler) malum. Kısacası bu model, Fiat ürün gamındaki önemli bir boşluğu (kompakt hatchback sınıfı) doldurmakla kalmadı, markanın imajını da kuvvetlendirdi.



### Fiat Bravo 1.4 16V T-Jet 150 HP Sport

#### Fabrika verileri

Motor .....	1368 cc, sıralı 4 silindirli, turbo, benzinli, 16V
Maks. güç .....	150 HP @ 5500 d/d
Maks. tork .....	206 Nm @ 2200 d/d (230 Nm @ 3000 d/d Sport)
Maks. hız .....	212 km/s
0-100 km/s .....	8.5 sn (8.2 sn Sport)
Boyutlar .....	4336 / 1792 / 1498 mm
Boş ağırlık .....	1275 kg
Bagaj hacmi .....	400-1175 lt
Tüketim (Ş. içi, Ş. dışı, ort.) .....	9.3 / 5.8 / 7.1 lt/100 km
Test aracının fiyatı .....	42.750 YTL (30 Haziran 2008 tarihinde)

- + Tasarım, malzeme ve işçilik kalitesi, performans
- Bazı kumandaların yerleşim yeri





# Büyük beden Altea

Seat Altea XL, geniş iç hacmi ve büyük bagajıyla “Toledo’ya gerek var mı?” sorusunu sordurtuyor.

**Kompakt MPV sınıfı söz konusu olduğunda beklenti doğal olarak büyük iç hacim ve kullanılabilirlik yönünde oluyor.**

Bir de son dönemde kalabalık aileler için olduğu söylenen 7 kişilik oturma kapasitesi sunan kompakt MPV’ler var. Tamam, bir aracın gerçekten 7 kişilik olması iyi bir özellik. Fakat siz çevrenizde kaç tane beş çocuklu bir aile gördünüz? Gördüyseniz kaç VW Touran, Renault Grand Scenic ve Toyota Corolla Verso gibi 7 kişilik kompakt MPV’leri tercih ediyor. Bu araçlar yaklaşım olarak mantıklı olsalar da, pratikte 7 kişilik olduklarında bagajları çok ufalıyor, ayrıca en arka koltuklardaki yaşam alanı da baya az oluyor. İşte Seat, ekstra iki koltuktan çok, beş kişi için ekstra yaşam ve bagaj alanına ihtiyaç duyan aileler için Altea XL’i tasarlamış. Bu kesinlikle doğru bir yaklaşım. Çünkü bana göre doldurulması çok zor olan bir otomobilin bagajı, tatil dönemlerinde sadece bir çocuğa sahip



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





arkadaşımın çocuğu tarafından tıka basa doldurulabiliyor. Şişme ördek, kumdan kale yapmak için kalıplar, bisiklet vb. Tabi evin hanımının da bagajın doluluk oranında etkisi olduğu kesin. Bekar erkeklerin göremediği bu gerçeği iyi gören Seat'çılar Altea'yı 18.7 cm uzatarak Altea XL'i yaratmışlar. Altea XL'in önü Walter De Silva'nın başlattığı ve markanın görsel kimliği haline gelen burun yapısına sahip. 2578 mm'lik dingil mesafesi standart Altea, Toledo ve Leon'la aynı olan Altea XL 4467 mm'lik uzunluğuyla ürün gamında daha üst pozisyonda yer alan 4458 Dış tasarım olarak kardeşleriyle benzeşen Altea XL'in konsolu da kardeşlerinden

farklı değil. Bizce Seat'lar biraz soğuk ve sıradan olan bu konsoldan daha fazlasını hak ediyor. Kolay kullanımlı olması bu konsolun en büyük artısı.

#### **Yüksek oturma pozisyonu**

Oturma pozisyonu hissedilir derecede yüksek olan Altea XL (Leon'dan 80 mm daha yüksek oturma pozisyonuna sahip) iç mekanda Renault Scenic kadar fazla olmasa da yeterli sayıda eşya gözü sunuyor. Tavandaki dört adet kapaklı göz ve kapı içlerindeki eşya gözleri son derece fonksiyonel. Gelelim arka koltuklara. Arka koltuklara geçilince bu otomobilin neden XL uzantılı bir isme sahip olduğu daha iyi

anlaşıyor. Altea XL'in kataloğunda "XL yüksek tavan çizgisi sayesinde, herkesin kolayca araca binmesini sağlar-oyuncak ayı olsanız bile" deniliyor. Arka kapı o kadar geniş açılıyor ve arka tarafta o kadar geniş bir alan var ki; değil oyuncak, gerçek bir ayı bile kapıdan rahatça geçip arka koltuklara kurulup geniş diz ve yüksek baş mesafesinin tadını çıkartıp, armudunu veya diğer yiyeceklerini ön koltukların arkasındaki tepsilere koyup rahat edebilir. Şaka bir yana arka koltuklarda inanılmaz bir siz mesafesi var ve ayaklarınızı yüksek ön koltukların altına uzatabiliyorsunuz. İleri-geri 16 cm hareket eden bu koltuklar en ön konumdayken normal-

de 532 lt olan bagaj, 635 lt oluyor.

#### **Tatminkar sürüş özellikleri**

Yüksek yapısı ve uzayan kuyruk kısmı nedeniyle iyi yol tutmayacakmış izlenimi verse de Altea XL virajlarda tedirginlik vermiyor. Tamam bir Leon kadar kıvrak değil fakat bu aracın bir MPV olduğunu unutmamak lazım. Direksiyon sistemi düşük hızlarda biraz tepkisiz hissi verse de biraz hızlanınca tepkileri iyileşiyor. 6 ileri manuel şanzımanın vites geçişleri net. Motorda da bir yetersizlik yok. TSI ailesinin son üyesi olan 125 HP'lik bu motoru daha önceki sayılarda Audi A3 üzerinde kullanmıştık. Diğer TSI'ların direkt enjek-



siyon, turbo + kompresör kombinasyonunun aksine bu motorda sadece turbo mevcut. Alt devirlerde yeterince güçlü olan bu motor, 1403 kg'lık Altea XL'i zorlanmadan alarak üst devirleri rahatça çeviriyor. Üstelik mantıklı kullanınca tüketim fazla sayılmaz. Bizim kullanımımızda (mantıklı kullandık) 8.5 lt/100 km'lik bir tüketim ortalaması elde ettik. Otomobilin kullanımını-

la ilgili en büyük olumsuzluk çapraz görüş açıları ve biraz geç tepki veren frenler.

Sonuç olarak bakıldığında Altea XL bir ailenin beklediği iç mekan genişliğine ve bagaja sahip. Üstelik özellikleri ve fiyatıyla Toledo ve normal Altea'dan müşteri çalabilecek potansiyelde. Hatta Toledo'nun varlığını sorgulatacak kadar başarılı.



#### Seat Altea XL 1.4 TSI

##### Fabrika verileri

Motor ..... 4 silindirli, 1390 cc, direkt enjeksiyon, turbo  
 Maks. güç ..... 125 HP @ d/d 5600 d/d  
 Maks. tork ..... 200 Nm @ 1750-4000 d/d  
 Maks. hız ..... 194 km/s  
 0-100 km/s ..... 10.5 sn  
 Boyutlar ..... 4467 / 1768 / 1581 mm  
 Boş ağırlık ..... 1403 kg  
 Bagaj hacmi ..... 532/1605 lt  
 Tüketim (Ş. içi, Ş. dışı, ort.) ..... 8.6 / 5.5 / 6.6 lt / 100 km  
 Fiyat: ..... 41.340 YTL (30 Haziran 2008 tarihinde)

- + Çok geniş iç hacim, fiyat-donanım ilişkisi, makul motor
- Görüş açıları, fren hissi

TAVANDAKİ  
EŞYA GÖZLERİ,  
GERÇEKTEN  
İŞLEVSEL





# Bu nasıl MINI?

Yolda görenlerin bu nasıl MINI diye dönüp baktığı Cooper Clubman, station karoseriyle diğer kardeşlerine yöneltilen “iç mekanı ufak” gibi eleştirileri oklarını kırmaya çalışıyor.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraf: Gürkan Çağlar, Tarık Akagün





Şimdiye kadar hatchback ve cabrio karoserle üretilen MINI, artık üçüncü karosere de sahip; bir stationwagon. 2001 yılında BMW bünyesine girene kadar kendi halinde bir halk otomobili olan Mini (BMW satın aldıktan sonra MINI oldu), 2001'den sonra adeta bir moda objesi oldu ve lifestyle otomobili olarak benimsendi. Aileye eklenen yeni Clubman'de MINI'ye pratiklik ve daha geniş iç mekan gibi özellikleri ekleyerek bu moda objesini daha farklı bir boyuta ve stile sokuyor.

Clubman'i almak için İstinye'deki showroom'a gittiğimde test otomobilinin gelmesini beklerken, ilk olarak showroom içindeki Clubman'i gözüme kestirdim ve incelemeye koyuldum. Otomobilde ilk olarak baktığım yer bagaj bölümü oldu. Adeta ticari araç havasında çift kanat olarak açılan bagaj, çok şık krom kapı kollarına sahip. Bu kapakları açmaksa son derece pratik. Tutamakların arkasındaki düğmelere basın ve kapıları hafifçe çekin. Gerisini gazlı amortisörler hallediyor ve kapılar





yavaşça dışarı doğru açılıyor. Kapatırken doğal olarak biraz daha fazla kuvvet harcıyorsunuz, fakat güzel çalışan bir sistem.

Clubman'e dış tasarım olarak baktığınızda tıpkı hatchback karoserli kardeşleri kadar sıra dışı olduğunu fark ediyorsunuz. Kardeşleriyle aynı burun yapısını paylaşan Clubman, 24 cm daha uzun. Bu

fazlalığın 8 cm'si artan dingil mesafesiyle arka koltuktaki diz mesafesinde rahatlamak sağlarken, kalanı bagaj hacminin büyümesinde kullanılmış. Tamam, 260 lt'lik bagaj hacmi kendisine rakip olarak gördüğü A3 Sportback ve Volvo C30 gibi kompakt hatchback'lerin gerisinde. Fakat hatchback MINI'de 160 lt'lik bagaj olduğunu hatırlamakta fayda var. Bir seperatörle

iki kat olarak hizmet veren bagaj genç bir ailenin hafta sonu alışverişine yeterli gelecektir. Yandan görünümde camlı yüzeylerin büyüklüğüyle ve B sütunlarının camla kaplı olmasıyla dikkat çeken Clubman'in sağ tarafında çift, sol tarafında tek kapı var. Sağ taraftaki 40 cm genişliğindeki ikinci kapı ters yönde açılmasıyla arka tarafa iniş-binişleri kolaylaştırıyor. Kapıları

kaparken aman dikkat, önce arka kapı, sonra ön kapı kapanacak. Arka koltuklardaki diz mesafesi otomobilin bir "MINI" olduğunu düşünürseniz iyi. Fakat bu arka koltuğa 190 cm'lik basketbolcuların oturabilmesi anlamına gelmiyor.

Tavanı Dune Line adı verilen çıkıntılarla 2 cm yüksek olan Clubman'in C sütunları





COOPER S CLUBMAN,  
RETRO TASARIMIYLA  
İSTANBUL'UN TARİHİ  
DOKUSUNA UYUM  
SAĞLIYOR.

sanki tampona kadar iniyor ve aşağıdaki stop lambalarını da çevreliyor. C sütunu ve tampon kaplamaları için siyah veya gümüşü olmak üzere iki renk seçeneği sunuluyor.

#### 175 HP'lik motor çok canlı

Ben showroom'da durağan şekilde Clubman'i incelerken, test aracı canlı canlı kapiya geliyor ve ben de kapiya fırlıyorum. Gözüme ön çamurluktaki "S" logosu takılıyor. Daha önceden yaptığım telefon konuşmalarında Clubman test aracının alınabilecek tüm opsiyonlara sahip olduğu söylenmişti. Navigasyon, 17 inç jantlar vb... Fakat bana göre en önemli noktayı söylemeyi unutmuşlardı, motoru. Test aracı 1.6 lt 175 HP turbo motora sahipti ve bana göre en önemli donanım buydu. Sürücü koltuğuna kurulduğumda hatchback MINI'dekinden daha farklı bir hisse kapılmadım. Konsolun ortasında evdeki duvar saati boyutundaki okuması zor hız göstergesi (ortası navigasyon ve radyo istasyonu ekranı olarak görev yapıyor, alt tarafta krom kaplı son derece şık şalterler ve zevklice şekillendirilmiş bir iç mekan. Farkı anlamak için ya dikiz aynasına bakıp geri görüşü biraz olumsuz etkileyen çift parçalı bagaj kapağını görmemiz veya kafanızı geriye çevirmemiz gerekiyor.

Yola çıktığım zaman bir şeyi fark ediyorum. Clubman, hatchback kardeşle-





**CLUBMAN, KARDEŞİNDEN 24 CM DAHA UZUN.**



rinden ve hatta cabrio kardeşlerinden bile çok daha fazla dikkat çekiyor. Rotamı İstinye'den Maslak'a çevirdiğimden Clubman'ı uzunca bir süre sıkışık trafikte kullandım. Otomobile olan bakışlar hayranlık ifadesi olmasa da, merak ve ilgi uyandırdığı kesin. Üstelik bu merak yaş ve cinsiyete göre de fark etmiyor.

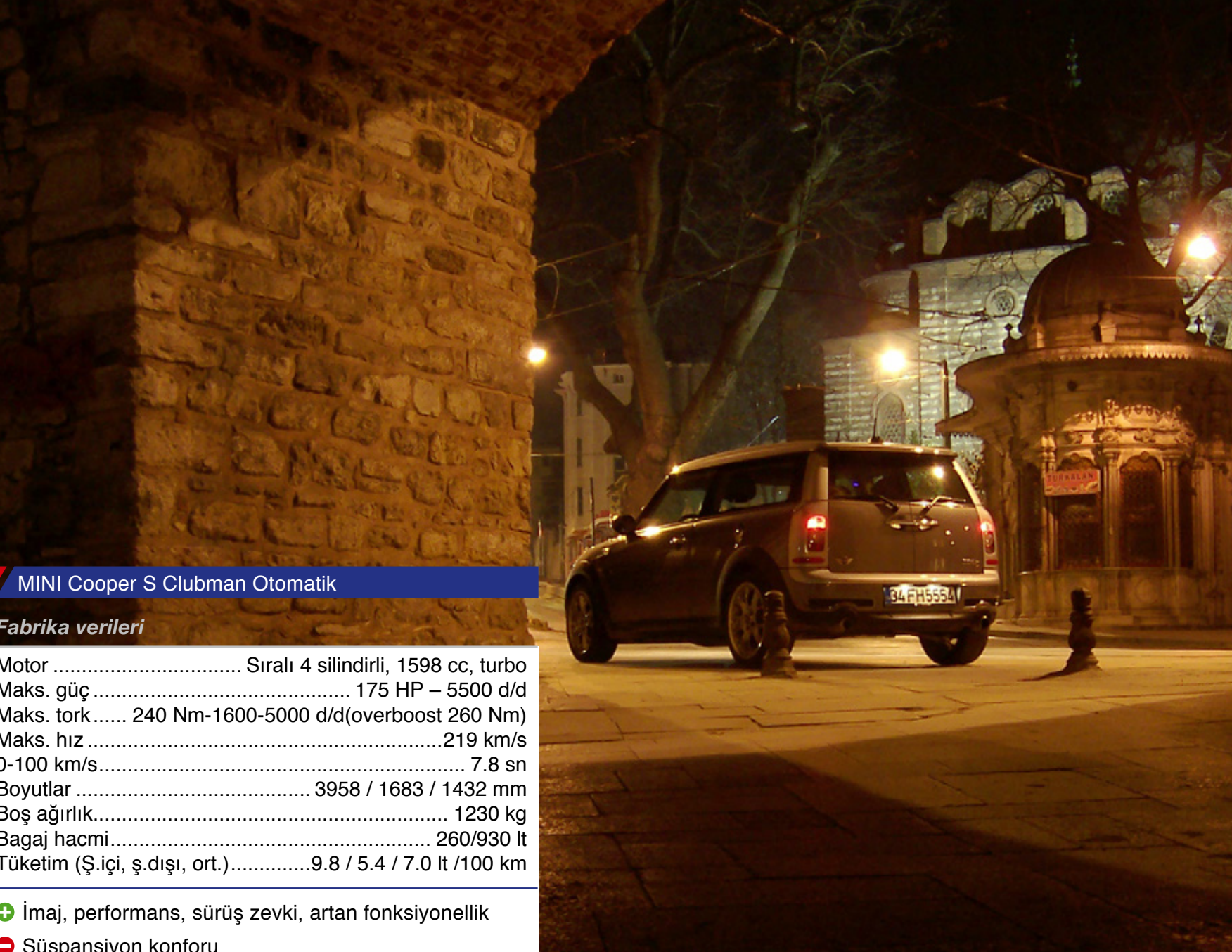
### Bakışları üzerine çekiyor

İTU civarında yeni nesil Corsa'nın içine dolmuş genç kızlar siyah film kaplı camlarını indirip otomobili incelerken, BMW 7 Serisi'ndeki kalantör amca da gözüyle Clubman'ı kesiyordu. Dikiz aynasından gerisindeki Clubman'e bakan Cap-tiva ise öndeki otomobile vurmaktan son anda kurtuluyordu. İlgiden bunalan bense trafiğin biran önce açılmasını istiyordum. Kısa bir süre sonra yol açılıp, TEM'e bağlanınca yapmam gereken şeyi yapıyorum ve gaz pedalını döşemeye yapıştırarak bu ilgiden biraz olsun uzaklaşıyorum. Otomobilde bulunan 1.6 lt 175 HP'lik çift girişli (twin scroll) turbo motor PSA ve BMW'nin işbirliği sonucunda ortaya çıkmış ve her iki markaya da hizmet veriyor. Direkt enjeksiyonlu turbo motor gaz pedalından gelen emirlere büyük bir bağlılıkla itaat ederken, 6 ileri otomatik şanzıman bu emir-komuta zincirinde gecikmesiz ve sarsıntısız vites değişimleriyle sürücüsünün beklentilerini tam anlamıyla karşılayabiliyor. Otoyol kullanımında kabine yol

sesi sızsa da aşırı rahatsızlık vermiyor ve yüksek hızlara çabucak ulaşabiliyorsunuz. Düşük hızlarda giderken hızlanmak için dip gaz yaptığınızda yüksek gücün ve ülkemizin tozlu yollarının etkisiyle lastikler doğal olarak patinaja kalıyor. Gaz pedalının bilinçsiz kullanımı sonucunda virajlarda önden kayma isteği oluşsa da, gaz pedalından ayağınızı kaldırdığınızda otomobilin arkası hafifçe kendisini viraj dışına açmak istiyor ve eğlence başlıyor. Eğer ne yaptığınızı bilen bir sürücüsünüz iyi çalışan direksiyon sistemiyle ve gaz pedalı hareketleriyle otomobili yönlendirmek gerçekten keyifli. Viraj limitleri yüksek olan Clubman'ın kullanımı kısa şasili MINI'den daha olgun ve ağırbaşlı olsa da; artan ağırlık ve büyüyen boyutların bu otomobilin oyuncu karaktere sahip olmadığı anlamına gelmiyor. Kısa Cooper S'ten daha dingin bir otomobil olmasına rağmen Clubman de kıpır kıpır ve çok zevkli sürüşler sağlayan bir otomobil.

Sonuç olarak; station otomobile ihtiyacı olmayıp, fakat station otomobil kullanmak isteyenlere göre bir otomobil olan Cooper S Clubman, hem moda objesi olarak, hem de kullanım zevki olarak çekici bir otomobil. Kısa versiyondan yaklaşık 2400 Euro daha pahalı olmasıysa (baz fiyatı 32.103 Euro) bu otomobile gönül verenlerin kararını etkilemeyecek seviyede olsa da, pahalı olduğunu da kabul etmek gerek.





MINI Cooper S Clubman Otomatik

**Fabrika verileri**

Motor .....	Sıralı 4 silindiri, 1598 cc, turbo
Maks. güç .....	175 HP – 5500 d/d
Maks. tork .....	240 Nm-1600-5000 d/d(overboost 260 Nm)
Maks. hız .....	219 km/s
0-100 km/s .....	7.8 sn
Boyutlar .....	3958 / 1683 / 1432 mm
Boş ağırlık .....	1230 kg
Bagaj hacmi .....	260/930 lt
Tüketim (Ş. içi, ş. dışı, ort.) .....	9.8 / 5.4 / 7.0 lt / 100 km

+ İmaj, performans, sürüş zevki, artan fonksiyonellik

- Süspansiyon konforu

**Clubman tarihçesi**

Güncel MINI Clubman birçoklarına yeni bir anlayış gibi gelse de, aslında kökeni 1960'lara dayanan bir karoser. İlk başlarda Morris Mini Traveller ve Austin Mini Countryman olarak satılan bu "shootingbrake" karoser (İngiltere'de özellikle avcılar için tasarlanmış, genelde karoserinde ahşap kaplamalar bulunan station) 1968 yılında BMC ve Leyland'ın birleşip British Leyland olmasından sonra isim değişikliğine uğradı ve Mini Clubman Estate olarak hayatına devam etti. 1960 ve 1969 arasında 207.000 adet satılan bu karoser, 1969'dan 1982'ye kadar yaklaşık 197.000 adet satıldı.



# 1 SERİSİ'NE HAFİF DOKUNUŞ

BMW modifikasyonu denilince akla ilk gelen isimlerden olan AC Schnitzer, BMW'nin kompakt sınıftaki temsilcisi 1 Serisi'nin cabrio versiyonu için modifiye paketi hazırladı. AC Schnitzer 1 Serisi Cabrio'ya uygulanan bodykit ön tampon altı spoyleri, 17-18-19 inçlik jant seçeneklerini ve difüzörlü arka tamponu kapsıyor. Bununla birlikte yeni kromajlı çıkışlara sahip son susturucu da unutulmamış. Yükseklik ayarlı spor süspansiyon uygulanan 1 Serisi Cabrio'ların motorları da güçlendirilmiş. Standartta 306 HP güç üreten 135i'nin gücü 360 HP'ye, 177 HP olan 120d'nin gücü 200 HP'ye ve 204 HP olan 123d'nin gücü de 240 HP'ye yükseltilmiş.





# Ford Model T 100 yaşında

Dünyanın ilk kitle otomobili olarak tanımlayabileceğimiz Ford Model T, 100. yaşını kutluyor. Amerika'nın mobilize olmasında büyük pay sahibi olan Model T, Henry Ford'un dünyada seri üretimi ilk kez başlattığı otomobil ünvanına da sahip. Bu sayede daha az maliyetle, daha kısa süre otomobil üretmek mümkün olmuştu. Özellikle 1913'te faaliyete giren hareketli hareketli üretim bandı sayesinde bir Model T'nin 12.5 saat olan montaj süresinin 1.5 saate kadar düşmesi verimliliği daha da arttırdı. Bunun sonucunda ilk başlarda 825 \$ olan bir Model T'nin fiyatı 1917'de 345 \$'a kadar düştü.

20 HP gücünde, 2.9 litrelik, 4 silindirli motora sahip Model T iki ileri şanzımanlıydı ve sadece arkada frenler bulunuyordu (kampana). Maksimum hızsa 65-72 km/s civarındaydı.

1 Ekim 1908'de ilk kez banttandır Ford Model T, 27 Mayıs 1927'ye kadar 15 milyon 7 bin 33 adet üretildi. Tin Lizzie adıyla da bilinen bu ikon otomobil için T Party 2008 adlı bir organizasyon düzenleniyor.

İLK BAŞLARDA 800 \$ CİVARINDA OLAN FİYAT, SERİ ÜRETİM SAYESİNDE 300 \$'IN ALTINA KADAR DÜŞTÜ







## Model T hakkında:

**1908:** İlk Model T, Piquette Avenue’de üretildi

**1909:** Ford Model T, New York Seattle arasındaki 6598 km’lik yarışı birinci olarak tamamladı. 22 gün süren bu yarıştaki ortalama hızı bugün için çok komik bir değer olan 12.5 km/s idi.

**1910:** Üretim Crystal Palace olarak adlandırılan Highland Park tesislerine taşındı.

**1913:** Hareketli üretim bandı sayesinde bir otomobilin üretim süresi 1.5 saate kadar düştü.

**1914:** Henry Ford “Siyah olduğu sürece istediğiniz rengi seçebilirsiniz” şeklindeki meşhur cümlesini söyledi. 1914-1925 arasında üretilen bütün Model T’ler siyahtı.

**1917:** 14 Haziran 1917’de 2 milyonuncu Ford T üretildi.

**1919:** Elektrikli marş motoru sunulmaya başlandı. Böylece motora ilk hareketi vermek için ön taraftaki kol çevirme işlemi tarihe karışmaya başladı.

**1921:** 28 Mayıs 1921’de 5 milyonuncu Model T üretildi.

**1924:** 10 milyonuncu Model T üretildi. Dönemin ünlü pilotu Franck Kulick bu otomobille San Francisco-New York arasındaki Lincoln Highway adlı otoyolu kat etti. Bu otoyol o zamanlar ABD’nin iki kıyısı arasındaki tek otoyoldu.

**1925:** Model T’nin Runabout adlı pick-up’ı, Ford’un ilk fabrikasyon pick-up’ı olarak tanıtıldı.

**1927:** Model T, 15.007.033 adetlik üretime ulaştı ve 19 yıllık üretim sona erdi.

**1999:** 18 Aralık 1999’da Model T, 133 gazetecinin katıldığı bir panelde “Yüzyılın Otomobili” seçildi.



**www.e-otodergi.com**

**e-otodergi’NİN 2. SAYISINI 28 TEMMUZ 2008’DE SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.  
GÜNCEL HABERLER İÇİN SİTEMİZİ ZİYARET EDİNİZ.**