

WWW.

TEMMUZ 2009

SAYI:13

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



RENAULT MEGANE III
PEUGEOT 308



MERCEDES-BENZ
CLC 160



SSHANG YONG
ACTYON SPORTS

1 yaşındayız, yola rakipsiz devam ediyoruz

Şu an 13'üncü sayısını okumaya başladığınız e-otodergi, nam-ı diğer Türkiye'nin ilk ve hala tek elektronik otomobil dergisi, 1 yaşına basmış bulunuyor. Dergimizin 1 yıllık geçmişindeki önemli kilometre taşlarını ilerleyen sayfalarda okuyacaksınız. Biz burada, geride bıraktığımız 13 sayı boyunca bizden desteklerini esirgemeyen sektör yetkililerine teşekkür etmek istiyoruz. Çünkü ilk yıl bizim için çok önemliydi. Hiçbir büyük şirket ya da holdinge ait olmadan, kendi kurduğumuz şirketle ve kısıtlı bütçelerle çıktığımız yolda, bugün krize rağmen sağlam mali durumumuz ve iki başarılı yayın organımızla geleceğe güvenle bakabiliyoruz.

Burada itiraf etmeliyiz ki; çok zor anlaşıldık. Türkiye'de ilkleri gerçekleştirmenin hiç de kolay olmadığını gördük. Ne yalan söyleyelim; otomobil tutkunu okuyucular, birçok sektör yetkilisinden çok daha çabuk kavradılar geleceğin dergiciliğini. Bugün Avrupa'da bile yeni yeni tanınan bir mecrayı Türk okuyucusuyla tanıştırdık. Kalite ve içerikten taviz vermeden ücretsiz dergi çıkarılabileceğini gösterdik. Her üreticinin çevre duyarlılığını ön plana aldığı bir dönemde, dünyanın en çevreci dergisini yayınlamaya başladık. Ne kağıt harcadık, ne ağaç kestik, ne boya kullandık, ne matbaa çalıştırdık, ne kamyonlarla dağıtıldık, ne de dağ gibi iadelerle karşılaştık. Dergi içinde video yayınıyla okuyucularımızı şaşırttık. İlk kez, dergi okurken video seyretmenin zevkine vardınız. Büyük holdinglerin otomobil dergileri sadece Türkiye'de satın alınabilirken, e-otodergi'ye ABD'den bile okuyucu kazandık. Tüm bunların sonucunda da, tahminimizden erken bir tarihte, daha 5'inci sayımızda, Kasım 2008'de, 15.220 okuyucuyla Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi olduk.

Hiç arzu etmesek de, bugün Türkiye'de otomobil dergiciliği kan ağlıyor. Dergiler kapanıyor, bazıları iki aylık sayı yayınlayıp tatile çıkıyor. Yayına devam ederseniz 6000-7000 adet satıyorlar. Bizse 17.000'i geçen okuyucu sayımızla ve pdf formatımızla, 1 yaşımda, yola rakipsiz devam ediyoruz. Bu bir yıl boyunca e-otodergi'ye sonsuz katkıda bulunan sevgili web master'ımıza, görsel yönetmenimiz Suat Köksal'a, fotoğraf ve motorsporları editörümüz Gürkan Çağlar'a ve ekonomi yazarımız İsa Demir'e teşekkür ederiz.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 05** Fiat Doblo casus çekim
07 BMW X1
09 BMW Sürüş Eğitimi
12 Mayıs 2009 otomobil satışları

RÖPORTAJ

- 25** Hyundai Yurtiçi Satış ve Pazarlama Genel Müdürü Kurthan Tarakçıoğlu

ADVERTORIAL

- 18** Yolların en "i"leri
 Hyundai i10, i20 ve i30

ADVERTORIAL

- 44** Dacia ile Gezi Sayfaları
 Bölüm 3 - Bozcaada

İLK SÜRÜŞ

- 15** Peugeot 3008

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 28** Mercedes-Benz CLC 160
40 Ford Transit Connect
48 Maserati GranTurismo

KARŞILAŞTIRMA

- 32** Renault Megane III 1.5 dCi
 Peugeot 308 1.6 HDi

TEKNİK

- 58** Bosch Uluslararası Basın Toplantısı

MOTORSPORLARI

- 61** F1 Türkiye GP'si
65 F1 İngiltere GP'si
67 WRC Akropolis Rallisi

- 69** WRC Polonya Rallisi

- 71** Le Mans 24 Saat Yarışı

- 72** İspanya Moto GP

- 73** Assen Moto GP

MODİFİYE

- 76** MINI Cooper S

KLASİK

- 78** BMW Isetta

54

SÜRÜŞ İZLENİMİ
SsangYong
Actyon Sports

e-otodergi

TEMMUZ 2009 - SAYI 13

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Suat Köksal
suatkoksak@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

Nissan'da kampanya devam ediyor

Nissan Otomotiv A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı İlkin Sancaktaroğlu, yeni kampanyayla ilgili şunları söyledi: "Otomotiv sektörünü yakından ilgilen-diren ikinci ÖTV indirimiyle ilgili açıklama-nın ardından Nissan olarak Temmuz ayı boyunca, otomobil sahibi olmak isteyenlere çok özel avantajlar sunuyoruz. 16 Haziran'daki ÖTV artışı sonrası sektörde fiyatlarda artış meydana gel-miştir. Temmuz ayında ise Nissan olarak ÖTV farkını almıyoruz. Kampanyada, şehir yaşamının vazgeçilmez otomobili Micra'da 2077 TL'ye, genişlik kavra-

mini kompakt boyutlara sığdıran yeni Note'ta 2381 TL'ye, crossover segmen-tinin yaratıcısı ve SUV pazarının lideri Qashqai'de ise 3692 TL'ye varan özel Nissan fırsatlarını tüketicilerimize sun-muş bulunuyoruz".



Peugeot 207'ye 2010 makyajı

Ağustos 2009'da yollara çıkması beklenen makyajlı Peugeot 207'de, güncel modele göre ufak farklılıklar mevcut. Bu farklılıklar daha yumuşak ifadeye sahip kromajlı ön panjur ve LED'li stopla-

rı içeriyor. Ayrıca otomobilin donanım seviyelerinde ve gösterge tablosunda da ufak tefek değişiklikler olacağı ifade ediliyor. Makyajlı Peugeot 207'deki değişiklikler görselleştirilmiş sınırlı olmayacak ve bazı motorlarda da iyileştirmeler yapılacak. Ürün gamına eklenecek olan karbon-dioksit emisyonu 99 g / km olan seçenikle çevreye saygı da artacak. Hatchback, SW ve CC olmak üzere üç farklı karosere sahip otomobil 2010 model olarak yollara çıkacak.



YA ŞEHİRİN KURALLARINA UYARSIN. YA DA KURALLARI SEN KOYARSIN.



NISSAN QASHQAI. ASİ ŞEHİRLİ.

- 150 PS güç • 320 Nm tork • All Mode 4x4 • 6 hava yastığı • ABS • EBD
 - ESP • Isıtılabilir ön koltuklar • Deri koltuklar • Akıllı anahtar • Park sensörü
 - Bluetooth • Yağmur sensörü • Otomatik yanan ön farlar • Çift bölge klima
- 2.0 lt Dizel otomatik versiyonun ortalama yakıt tüketimi 100 km'de 7,8 lt'dir.*

* Yakıt tüketimi 1999/100/EC'ye göre belirlenmiştir. Hava şartları, sürüş tekniği ve bakımlara göre sonuçlar değişiklik gösterebilir.

ŞİMDİ 1.5 LT DİZEL SEÇENEĞİ İLE!



SHIFT expectations



EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERECESİ



Yeni Fiat Doblo'yu yolda yakaladık

İtalyan üretici Fiat'ı hafif ticari araç sınıfında temsil eden Doblo modelinin 2010 yılında yenilenmesi bekleniyor. Yeni jenerasyonun yol testleri, Tofaş'ın Bursa tesislerinin çevresinde devam ediyor. Biz de bu yol testleri sırasında, yeni Doblo'ları görüntülemeyi başardık. Gövdesi ağır kamuflajla kapatılmış olmasına rağmen, yeni Doblo'nun hatları ve araçta yapılan değişiklikler az da olsa belli oluyor. Bunlar arasında; Fiat Bravo'yu andıran yeni burun yapısı dikkat çekiyor. Ön far tasarımı komple değişmiş olmakla birlikte, stop lambaları dik tasarımını sürdürüyor. Öte yandan dış dikiz aynaları-

na entegre sinyal lambaları bulunuyor. İç mekan kalitesinin artırılması beklenen yeni Fiat Doblo'nun teknik detayları henüz açıklanmasa da, yeni 1.6 litrelik Multijet dizel motora yer verilmesine kesin gözüyle bakılıyor.



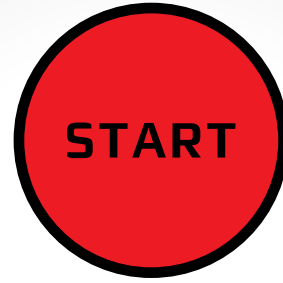
Bağbadem Tatil Evi

Bozcaada'da merkezin dışında, bağ ve bademlik içinde kurulu Bağbadem, konaklama ve kahvaltı hizmeti veriyor. Bağbadem, sessiz ve sakin bir tatil keyfi yaşatmak için sizleri bekliyor.



Alaybey Mah. Arabacı Mevkii Bozcaada / Çanakkale
0532 608 34 44 / 0532 263 13 66
bilgi@bagbadem.com / www.bagbadem.com

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN




www.otomobil.com.tr

BMW X1 yüzünü gösterdi

BMW'nin kompakt SUV olarak tanımladığı X1'in detayları nihayet açıklandı. Geçen yıl Paris Otomobil Fuarı'nda Concept X1 olarak gösterilen otomobil, seri üretim versiyonu olarak fazla bir değişime uğramamış. Görüntü olarak BMW X3'ten daha yumuşak ve göze hitap eden çizgilere sahip X1, boyut olarak X3'e yakın ölçülere sahip. Uzunluğu 4454 mm, genişliği 1798 mm, yüksekliği 1545 mm olan X1'in bu ölçüleri X3'e göre sırasıyla 110 mm, 60 mm ve 140 mm daha küçük. Aslında crossover SUV olarak tanımlanabilecek X1'in hem 4x4; hem de arkadan itişli versiyonları sunulacak. 4x4 versiyonlar xDrive ibaresine sahip olacakken (X1 xDrive20d gibi), arkadan itişli versiyonlar sDrive ibaresine sahip olacaklar (X1 sDrive20d gibi). X1'in ilk etapta xDrive28i, xDrive23d, xDrive20d, sDrive20d, xDrive18d ve sDrive18d olmak üzere 6 versiyonu bulunacak.



BMW'NİN KOMPAKT SUV'U X1, BOYUT OLARAK AĞABEYİ X3'E YAKIN. X1'İN ARKADAN İTİŞLİ VE 4X4 SEÇENEĞİ VAR.



Accent Era'ya makyaj ve dizel-otomatik seçeneği

Hyundai Accent Era, dış ve iç görünümünde yapılan yeniliklerle ve dizel motor için sunulmaya başlanan otomatik şanzıman seçeneğiyle yollara çıktı. Accent Era, güncellenen tasarımında; dış görünümünde krom kaplamalı yeni ön ızgaraya, beyaz renkli reflektörlere sahip ön farlara, yeni tip 5 kollu alaşım jantlara, "Start" ve "Team" donanım pa-

ketlerinde gövde renginde, "Select" ile "Style" donanım paketlerinde ise krom görünümlü kapı ve bagaj kapağı çıtalarına kavuştu. Accent Era'nın iç görünümünde ise mavi aydınlatmalı göstergelere, yeni konsol rengi ve koltuk desenlerine yer veriliyor. Accent Era'daki en önemli yenilikse, daha önce sadece 1.4 ve 1.6 litre benzinli motorlarda alınabilen otomatik şanzımanın artık 1.5 CRDi-VGT dizel motorla da birlikte seçilebilmesi. Accent Era'nın 110 HP gücündeki dizel motoru, 4 kademeli yeni otomatik şanzımanı ile 100 km'de ortalama 5.9 litre yakıt tüketiyor. Accent Era'yı 0'dan 100 km/s hıza 12.7 sn'de ulaştıran şanzıman, 182 km/s'lik maksimum hız sağlıyor.



Gallardo'ya arkadan itiş

Gallardo LP560-4'e arkadan itişli kardeş geliyor. Şu an satılmakta olan Gallardo LP560-4 (560; HP'yi, 4; ise 4x4 aktarma sistemini işaret ediyor) 5.2 litrelik, 560 HP gücünde V10 motora ve dört tekerlekten çekiş sisteme sahip. LP550-2'nin LP560-4'e göre en büyük farkı aktarma sistemi olsa da, tek fark bu değil. Motor gücü 10 HP azaltılmış. Ama üzölmeye gerek yok, çünkü 4x4 sistemi yerine arkadan itiş kullanılması aracı 30 kg hafifletmiş. 0-100 km/s hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı 320 km/s. Lamborghini'de 40 yıl test pilotluğu yapan Valentino Balboni'nin emekli olmasının hatırasına hazırlanmış otomobilin üretim rakamı 250 adetle sınırlı olacak.



BMW 3 Serisi'nde yeni dizel seçenek: 316d

BMW 3 Serisi ürün gamı yeni bir seçenekle zenginleşiyor. 316d adlı bu versiyonun en büyük özelliği, 118 g / km'lik CO2 emisyonu ile EfficientDynamics teknolojisi ile en temiz BMW olması. Bu noktada bir uyarı yapmamız gerek. 316d'de sunulduğu gibi 1.6 litrelik dizel motor bulunmuyor. Otomobilde tıpkı 318d ve 320d'de olduğu gibi 1995 cc'lik, dört silindirli turbodizel görev yapıyor. 318d ve 320d'deki motorun daha sakin bir

versiyonu olan bu motor, 116 HP güç ve 260 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 10.9 saniyede tamamlayan 316d, maksimum 201 km/s'ye ulaşabiliyor. Otomobilin 100 km mesafedeki ortalama yakıt tüketimi ise 4.5 lt/100 km olarak açıklanıyor.



BMW ile İstanbul Park'ta güvenli sürüş eğitimi başladı

Adı sportif ve güvenli sürüşle özdeşleşen üreticilerden olan BMW, 1-31 Mayıs 2009 tarihleri arasında Borusan Otomotiv yetkili satıcılarından BMW alan herkese İstanbul Park'ta güvenli sürüş eğitimi veriyor. Basın mensuplarının da katıldığı aktivitede doğru sürüş pozisyonu, slalom, frenleme, virajda frenleme ve şerit değiştirme uygulaması yapıldı ve ABS, DSC gibi sistemlerin sürüş üzerindeki etkileri görüldü. Bir otomobilde ne kadar çok sürüş destek sistemi olursa olsun, ilk ve en önemli unsur tabi ki insan, yani sürücü. Sonuçta bir otomobil dünyanın en iyi güvenlik teknolojilerine sahip olsa bile direksiyonu nasıl tutması, koltukta nasıl oturması gerektiğini bilmeyen bir kişi otomobile tam anlamıyla hakim olamaz. Güvenli sürüşün ilk adımı doğru oturma pozisyonunu ayarlamak. Doğru oturma pozisyonunda el bilekleri direksiyonun üst orta noktasına gelecek şekilde hizalanıyor. Direksiyonu tutma pozisyonuy- sa saat "09.15" şeklinde olmalı. Minder ayarı ise sol ayak debriyaja basılı şekildeyken dizler hafif kırık duracak şekilde olmalı. Fren pedalına tam güçle basabilmek doğru oturma pozisyonuyla

mümkün olacaktır. Çünkü yapılan araştırmalar gösteriyor ki arkadan çarpma şeklinde olan bazı kazalarda sürücüler fren pedalına tam güçle basamayabiliyorlar. ABS ile yapılan frenlemelerde frene pedalına tam güçle basmak ve eğer durulamayacak bir mesafedeyse engelin yanından geçmek gerekiyor. Kaçacak yer yoksa bu durumda otomobilin pasif güvenlik sistemlerine iş düşecek demektir.

Engel aşma manevraları ise DSC (BMW'de ESP karşılığı) sayesinde soursuz olarak aşılabildi. Bu sistemde aracın savrulmasına bağlı olarak tekerleklere bağımsız olarak fren yapılmakta ve otomobil tekrar çizgiye sokulmakta. Tabi bu noktada fizik kurallarının yeniden yazılamayacağını ve en önemli güvenlik sisteminin önce sürücünün mümkün olduğunca risksiz bir kullanım tarzı benimsemesi olduğunu söylemek gerek.



Yazı ve fotoğraf: Tarık Akagün



TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi

1

yaşında



Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi, şu an okumakta olduğunuz Temmuz 2009 sayısında 1 yaşına bastı. 17.000'i aşan okuyucu sayısı ile Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi olan e-otodergi, Türkiye'de dergilerin kapandığı ya da 2 ay için tek sayı çıkardığı bir dönemde yayınına aralıksız devam etmenin gururunu yaşıyor. Dergimizi takip eden, bize mail gönderen, forumlarda bizim hakkımızda yazı yazan, yorum yapan tüm okuyucularımıza sonsuz teşekkürler. Nice yeni yaşlarımızda birlikte olmak dileğiyle...

e-otodergi'nin okuyucu sayıları

Temmuz 2008	6347
Ağustos 2008	7011
Eylül 2008	7530
Ekim 2008	10.042
Kasım 2008	15.220
Aralık 2008	15.873
Ocak 2009	15.903
Şubat 2009	15.923
Mart 2009	15.967
Nisan 2009	16.337
Mayıs 2009	16.823
Haziran 2009	17.245

e-otodergi'nin ilkleri

- İlk elektronik otomobil dergisi
- İlk ücretsiz otomobil dergisi
- Yazı ve reklamda web sitesi linki verebilen ilk otomobil dergisi
- Otomobil dergisi içinde ilk video yayını

e-otodergi'nin benzersiz avantajları

- Ücretsizdir (Rakiplerimiz 4-5 TL'ye satılıyor)
- Çevrecidir (Kağıt, mürekkep, matbaa, kamyon kullanmıyoruz. Ayrıca iademiz de yok)
- Her yerden ulaşılabilir (Dünyanın her yerindeyiz. Ulaşmak için internet yeter)
- Arşivlemesi kolaydır (Yüzlerce sayımızı 1 tane küçük memory stick'te taşıyabilirsiniz)
- İnteraktiftir (Yazı, fotoğraf ve reklamlara link bağlanabilir. Dergi içinde video seyredilebilir)
- Yenilikçidir (Dünya medyasının geleceği internette. Bizse 1 yaşına bastık bile)
- Tarafsızdır (Ne otomobil satışı ne de akaryakıt şirketimiz var. Ayrıca ekip olarak yıllardır bu işi yapıyoruz. O nedenle yüzde 100 tarafsızız).
- Bağımsızdır (Hiçbir büyük medya grubuna ait değiliz. Bu nedenle kimseye bağlı-bağımlı değiliz)

e-otodergi için önemli tarihler

- 17 Nisan 2008 Web master arkadaşımızla ilk buluşmamız
- 15 Mayıs 2008 Suat Köksal e-otodergi'nin Görsel Yönetmeni oldu
- 17 Mayıs 2008 www.e-otodergi.com alan adını satın aldık
- 3 Haziran 2008 Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti., Emre Anamur ve Tarık Akagün tarafından kuruldu
- 4 Haziran 2008 Ofis kiraladık
- 6 Haziran 2008 İlk İstanbul içi otomobil lansmanımız (Hyundai i10)
- 6 Haziran 2008 İlk test aracımız (Fiat Bravo)
- 10 Haziran 2008 Şirket telefonumuz açıldı
- 10 Haziran 2008 Gürkan Çağlar e-otodergi'nin Fotoğraf ve Motorsporları Editörü oldu
- 17 Haziran 2008 İlk tanıtım toplantımız (Borusan Otomotiv – Land Rover)
- 24 Haziran 2008 e-otodergi marka tescil başvurumuz
- 27 Haziran 2008 İlk yurtiçi otomobil lansmanımız (Peugeot Partner Tepee)
- 1 Temmuz 2008 e-otodergi'nin ilk sayısını yayına verdik
- 1 Temmuz 2008 İlk kez bir okuyucumuzdan mail aldık
- 30 Temmuz 2008 Devlete ilk vergimizi ödedik
- 15 Ekim 2008 İlk yurtdışı otomobil lansmanımız (Mazda BT-50)
- 20 Ekim 2008 İsa Demir e-otodergi'ye ekonomi ve satış haberleri yazmaya başladı
- Kasım 2008 Bu sayımızı 15.220 okuyucu indirdi. Böylece e-otodergi, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi unvanını aldı. Bu unvan, o tarihten bu yana her yeni sayıda devam ediyor.
- 1 Nisan 2009 www.e-otodergi.com ana sayfasında ücretsiz abonelik başlattık
- 1 Temmuz 2009 4500'e yakını abonemiz olmak üzere her ay 17.000'i geçen okuyucu kitlemizle 1 yaşına bastık.

Mayısta ibre yukarı yönlüydü

Nisan ayına göre Mayıs ayında satılan otomobil adedinde yüzde 22 oranında artış oldu. Bu yılın beşinci ayında 15.378 adedi yerli, 28.810 adedi ise ithal, toplam 44.188 adetlik satışa ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Mayıs ayına zam yapmayarak giren firmalar satışlarını arttırmayı başardılar. 2008'in ilk beş ayında 135.721 adet otomobil satılırken, bu yılın ilk beş ayında 148.677 adet satışa ulaşıldı. Bir başka deyişle satışlar geçen yıla göre yaklaşık yüzde 10 oranında artmış oldu.

Yerli piyasada mart ayında liderliği ele geçiren Renault, 7475 adet satışla mayıs ayında da birinciliğini devam ettirdi. Yerli satışları çok az gerileyen Hyundai 4106 adet satışla Mayıs ayında ikinci olurken, onun ardından 3355 adet satışla Fiat, 276 adet satışla Toyota ve 166 adet satışla Honda geldi.

Nisan ayına göre satışlarını yüzde 262 seviyesinde arttıran Ford, Mayıs'ta 5253 adetlik satışa ulaştı. Benzer satış oranı Opel'de de gerçekleşti. Mayıs ayında 4180 adetlik satışa ulaşan Opel, Nisan ayına göre satışlarını yüzde 168 oranında yükseltmiş oldu. İthal pazarda Hyundai'nin yükselişi de dikkat çekiyor. Satışlarını Nisan ayına göre yaklaşık 1000 adet arttıran Hyundai, 2619 adetlik satışla Mayıs'ta üçüncü olurken, 2019

adet satışla Toyota dördüncü, 1999 adet satışla Volkswagen beşinci geldi.

Yerli ve ithal toplam otomobil satışlarına baktığımızda 22.847 adet satışla Hyundai'nin en fazla satan marka olduğunu görüyoruz. 21.666 adet satışla Renault, ilk beş ayda en fazla satan ikinci marka oldu. Böylece son 10 yıldır ilk kez bir marka Renault'yu geçmiş oldu. 2009'un ilk beş ayında Ford 12.783 adet, Fiat ise 12.445 adetlik satışa ulaştı. Model bazında Hyundai Accent Era'nın toplam 3806 adetlik satışla birinci olduğunu görüyoruz. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı		
Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Şubat.....	21.196	14.492
Mart.....	34.147	40.622
Nisan	30.313	36.202
Mayıs	31.477	44.188
Toplam.....	135.721	148.677

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1 Ford	5253	12.783
2 Opel	4180	10.235
3 Hyundai	2619	7487
4 Toyota	2019	8757
5 Volkswagen	1999	10.311
6 Chevrolet	1437	4021
7 Fiat	1222	2956
8 Honda	1160	5095
9 Peugeot	1090	6208
10 ... Mercedes-Benz	852	2763
11 ... Kia	753	2625
12 ... Nissan	697	2405
13 ... Citroen	670	2895
14 ... BMW	579	2362
15 ... Audi	564	2015
16 ... Renault	522	1735
17 ... Skoda	438	1674
18 ... Chery	394	1119
19 ... Seat	322	1127
20 ... Volvo	296	1020
21 ... Dacia	232	1463
22 ... Proton	186	462
23 ... Suzuki	141	1119
24 ... Land Rover	136	660
25 ... Daihatsu	134	539
26 ... Subaru	111	568
27 ... Mitsubishi	97	852
28 ... Geely	94	442
29 ... Mazda	81	1133
30 ... MINI	71	346

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
31 ... SsangYong	69	401
32 ... Jeep	69	190
33 ... Tata	50	711
34 ... Lancia	49	128
35 ... Lada	45	184
36 ... Alfa Romeo	40	128
37 ... Dodge	33	94
38 ... Porsche	32	93
39 ... IKCO	25	132
40 ... Chrysler	23	79
41 ... Jaguar	15	131
42 ... Saab	3	29
43 ... Ferrari	3	6
44 ... Maserati	2	5
45 ... Smart	1	27
46 ... Lamborghini	1	4
47 ... Bentley	1	4
Toplam.....	28.810	99.523

Yerli marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1 Renault	7475	19.931
2 Hyundai	4106	15.360
3 Fiat	3355	9489
4 Toyota	276	2238
5 Honda	166	2136
Toplam.....	15.378	49.154



Rekabet iki model arasında

2009 yılına girdiğimizden bu yana B segmentinde özellikle iki model arasındaki kıyasıya rekabete şahit oluyoruz. Hyundai Accent Era, bu rekabetten az bir farkla galip çıkan model. Mayıs ayında Accent Era 3806 adet satarken, Renault Symbol 3624 adetle ikinci oldu. Bu iki modelin arkasından daha az iddialı olan bir model, Fiat Albea geliyor. Ford Fiesta Mayıs ayında dördüncü olurken, onu Opel Corsa takip etti.

Nisan'ın rövanşı alındı

Renault Megane Sedan, Nisan ayında 7 adetlik bir farkla liderliği Toyota Corolla Sedan'a kaptırmıştı. Ancak Mayıs ayında iyi bir atak yapan Megane Sedan, 802 adetlik farkla liderlik koltuğuna yerleşti. Ford Focus Sedan ikinci olurken, Nisan ayının lideri Toyota Corolla Sedan üçüncülüğe düştü. Dördüncü olan Fiat Linea modeliyle birlikte C segmentinde sedan modellerin ağırlıkta olduğu görülüyor.



Yeni lider: Mercedes-Benz C Sınıfı

D segmentinin tartışmasız uzun zamandır tek lideri konumunda olan Volkswagen Passat'ı en sonunda yeni bir rakip ikinciliğe düşürdü. Opel Insignia, Ford Mondeo ve Renault Laguna'nın yapamadığını başaran Mercedes-Benz C Sınıfı, Mayıs ayında 595 adet satarak liderlik koltuğuna yerleşti. Opel Insignia ise Passat'ın hemen ardında yer aldı. Bu başarıda Mercedes-Benz'in yeni 1.6 litrelik motorla fiyat avantajı yakalamış olması büyük önem taşıyor.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1	Hyundai Accent Era	3806	14.154
2	Renault Symbol	3624	9313
3	Fiat Albea	1650	4536
4	Ford Fiesta	1566	4209
5	Opel Corsa	1499	3576
6	Hyundai Getz	1297	4312
7	Renault Clio HB	1022	2341
8	Fiat Grande Punto	920	2257
9	Fiat Palio HB	339	1046
10	Hyundai i20	330	349

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1	Renault Megane Sedan	2679	7850
2	Ford Focus Sedan	1877	4536
3	Toyota Corolla Sedan	1646	6615
4	Fiat Linea	1296	3648
5	Opel Astra HB	1241	2662
6	Ford Focus HB	1239	2275
7	Opel Astra Sedan	890	1337
8	Honda City	732	2238
9	Hyundai i30	649	1213
10	Volkswagen Golf	456	1334

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	595	1466
2	Volkswagen Passat	545	2658
3	Opel Insignia	516	1337
4	Volvo S40	177	682
5	Ford Mondeo	287	947
6	Citroen C5	254	712
7	BMW 3Serisi	250	804
8	Peugeot 407	103	525
9	Audi A4	96	405
10	Skoda Superb	75	161



BMW 5 Serisi hep önde

Rakipleri yenilense de, donanım seviyeleri arttırılrsa da BMW 5 Serisi, E segmentinin en gözde otomobili olmaya devam ediyor. Audi A6 modelinin fiyatı daha uygun, ama insanları BMW 5 Serisi kadar cezbedemiyor. Mercedes-Benz E Sınıfı'nın ise fiyatı biraz daha yukarlarda kalıyor. Hem makam otomobili hem de spor karakteriyle insanlar dönüp dolaşıp BMW 5 Serisi'nde karar kılıyorlar.

Qashqai iyi bir rüzgar yakaladı

Motor hacminin 1600 cc'nin altında olması ve aynı zamanda dizel motor seçeneğiyle ön plana çıkan Nissan Qashqai, beğenilen tasarımının da desteğiyle başarılı satış performansını devam ettiriyor. 501 adet satışla en yakın rakibini ikiye katlayan Qashqai'nin arkasından 235 adet satışla Chevrolet Captiva ve 224 adet satışla Çinli Chery Tiggo geldi. Tasarımı beğenilen Tiggo'nun 2 litrelik dizel motorunun yanı sıra fiyatının uygun oluşu başarıyı getiriyor.



Liderlik Amerika'ya geçti

Aslında 4x4 araçların anavatanı Amerika olarak bilinir, ama nedense Türkiye'de bu kulvarda Avrupa ve Uzakdoğu ülkeleri daha ön plana çıkar. Ancak Jeep Grand Cherokee, bir sürpriz yaparak, Mayıs ayında elde ettiği 36 adetlik satışla lüks SUV segmentinin lideri olmayı başardı. Onun ardından 33 adetlik satışa Audi Q7 modeli geldi. Porsche Cayenne ve Volkswagen Touareg bu sıralamada genelde dışarda kalıyorlardı ama Mayıs'ta listeye girdiler.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1	Nissan Qashqai	501	1298
2	Chevrolet Captiva	235	779
3	Chery Tiggo	224	662
4	Volkswagen Tiguan	216	694
5	Kia Sportage	197	838
6	Daihatsu Terios	107	418
7	Land Rover Freelander	104	401
8	Kia Sorento	102	363
9	Honda CR-V	71	694

E segmentinin en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1	BMW 5 Serisi	123	509
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	94	312
3	Audi A6	46	257
4	Chrysler Sebring	14	47
5	Jaguar XF	4	33

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2009	Ocak Mayıs 2009
1	Jeep Grand Cherokee	36	110
2	Audi Q7	33	95
3	Porsche Cayenne	27	74
4	Volkswagen Touareg	24	55
5	BMW X5	23	79



HER ŞEYDEN BİRAZ VAR

Peugeot'nun piyasaya yeni sunduğu kompakt crossover 3008, bünyesinde SUV, MPV ve hatchback karoserli otomobillerin özelliklerini eriten bir melez.

Yazı: Tarık Akagün/Antalya - Fotoğraflar: Peugeot Medya

Son yıllarda değişen tüketici alışkanlıkları nedeniyle, yeni sınıflar doğuyor ve daha fazla özellik bekleniyor. Yani önceden otomobillerin görevleri daha kolaydı çünkü artık insanların bir otomobilden istedikleri fazlalaştı. Dışı fazla büyük olmasın, ama içi geniş ve bir MPV kadar kullanışlı olsun, hafta içi şehiriçinde rahat kullanılsın, ama hafta sonu hobi amaçlı kullanımda da sorun yaratmasın. İşte tüm bu beklentiler sonucunda kompakt crossover denilen melez karoserler ortaya çıktı. En bilinen örneği Nissan Qashqai olan bu sınıfa, Peugeot da 3008 ile giriyor. Ülkemizde 1.6 HDi 110 HP turbodizel ve 1.6 litre VTi 120 HP benzinli olmak üzere iki motor seçeneğiyle satılan 3008'i Antalya'da düzenlenen basın test sürüşünde kullandık.

SUV-MPV ve hatchback karoserleri aynı bedende bir araya getiren 3008, önden görünüm olarak aslan ağzı ızgarasıyla saldırgan Peugeot ifadesine sahipken, arkadan görünüm olarak biraz şişman bir duruşa sahip. Tabi bu görüş kişiden kişiye değişebilecek kişisel bir değerlendirme.

İç mekan Audi R8 gibi

Otomobilin iç mekanı son derece şık ve kaliteli bir görünüme sahip. Adeta Audi R8'den alınmış gibi duran sürücüye yönelik kokpitte şalterli kumandalar ve head-up ekran (opsiyonel) gibi şık detaylar mevcut. Otomobil çalıştığı anda gösterge tablosunun siperliğinden çıkan ekrana hız ve araç takip mesafesi ayar bilgisi yansıtılıyor. Bu ekran dilenirse orta konsoldaki bir düğmeyle kapatılabiliyor. Peugeot 3008'de opsiyonel olarak sunulan ve bizim kullandığımız araçta olmayan diğer bir önemli donanımsa Grip Control adı verilen çekiş yönetim sistemi. Önden çekişli bir otomobil olan 3008'de tıpkı Land Rover'larda olduğu gibi farklı zemin koşullarına yönelik olarak "standart, kar, genel arazi, kum ve ESP kapalı" seçenekleri sunuyor. Gelişmiş bir çekiş kontrol sistemi olan Grip Control'ün, tekerleklerin dönüş hızı ve patinaj yapıp-yapmamasını zemine göre ayarlayarak, otomobilin hafif arazi-piknik ortamlarında standart bir önden çe-



AUDI R8'İ ANIMSATAN KOKPİT KALİTELİ VE MODERN GÖRÜNÜYOR. NAVİGASYON SİSTEMİ ŞİMDİLİK TÜRKİYE'DE YOK. GRİP CONTROL SİSTEMİ OPSİYONEL.



kişli araca göre daha kolay ilerlemesini sağladığı belirtiliyor. Tabi Grip Control alındığında araç altında arazi kullanımına daha uygun olan Michelin Latitude Tour HP "Mud & Snow" 215/60 R16 lastikler de geliyor.

Peugeot 3008'in 432 litrelik bagajı (Peugeot broşürlerinde bagaj hacmi 512 litre olarak verilse de, bagaj VDA standardına göre 432 litre) Multiflex adlı raf sistemiyle 3 farklı yüksekliğe sahip şekilde bölünebiliyor.

3008 1.6 HDi Auto6R'ı kullandık

Antalya'da düzenlenen sürüş organizasyonunda 110 HP'lik 1.6 HDi motorlu versiyonu denedik. Otomobil severlerce iyi bilinen ve kendisini ispatlamış olan bu motor 407'de dahil olmak üzere birçok Peugeot modelinde başarıyla hizmet veriyor ve makul performans ve

ANTALYA'DA DÜZENLENEN ORGANİZASYONA E- OTODERĞİ ADINA TARIK AKAGÜN KATILDI.

başarılı tüketim değerleri sunmasıyla biliniyor. Fabrika verilerine göre otomobili 12.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza taşıyan ve maksimum 180 km/s'ye çıkartan bu motor, nedense bize 3008'i taşıırken zorlanıyormuş hissi verdi. Özellikle de bizim Tahtalı-Teleferik parkurundaki gibi virajlı ve rampa dağ yollarında çekiş sıkıntısı daha da belirgin bir hal aldı. 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel şanzıman Auto6R, piyasadaki benzer otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlardan daha başarılı olsa da, nadiren vites değiştirmelerde gecikebiliyor. Yüksek yapısına rağmen yol tutuş konusunda tedirginlik vermeyen otomobilin konfor yönünden de iyi.

Sonuç

Benzinli motorlu versiyonu sadece manuel şanzımanlı (45.500 TL), dizel motorlu versiyonu sadece otomatik şanzımanlı (52.500 TL) olarak alınabilen 3008, Peugeot'ya yeni müşteriler kazandıracaktır. Performans beklentisi olmayan, kalite ve konfor arayan birçok kullanıcıya cazip gelecek bir otomobil.



Peugeot 3008 1.6 HDi Auto6R

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel
Maks. güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 1750 d/d (overboost ile 260 Nm)
Maks. hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar:	4365 / 1837 / 1639 mm
Boş ağırlık:	1425 kg
Bagaj hacmi:	432 / 1241 lt (VDA standartlarında)
Tüketim (ş.ıç, ş.dış, ort.):	5.9 / 4.3 / 5.9 lt/100 km
Baz fiyat:	52.500 TL (3008 1.6 HDi Premium)

- + İç mekan, kalite hissi
- Performans, kullanışsız torpido gözü



YOLLARIN EN "i"LERİ

Güney Koreli üretici Hyundai'nin Avrupalı tüketicilerin beğeni ve ihtiyaçları doğrultusunda geliştirdiği ve "i" harfini takip eden rakamlardan oluşan isimlere sahip yeni model ailesi, Asya ile Avrupa arasında adeta bir köprü kuruyor.

HYUNDAI i10

E Hyundai i ailesinin en küçük modeli olan i10, mini sınıfta yer alan ama küçük dış boyutlarına rağmen, geniş-ferah bir iç mekana ve 225 litre ile sınıfının en büyük bagajına sahip olan bir otomobil. Ergonomik iç mekanı, fonksiyonel kumanda birimleri ve pratik kullanımıyla öne çıkan i10, yüksek oturma pozisyonu sayesinde yola hakim olmanızı sağlıyor. Küçük boyutları sayesinde, şehir içinde manevra kabiliyeti çok yüksek olan ve park sorunu da yaratmayan otomobilde irili ufaklı eşya gözleri, bardaklıklar ve katlanabilir arka koltuklar aracılığıyla işlevsel bir iç mekan yaratılmış. Markanın yeni yüzünü temsil eden modellerin en küçüğü olan i10, sempatik bir dış tasarıma sahip. Canlı renk seçenekleri, otomobili daha da sevimli kılıyor.



Hyundai i10'da 1.1 litrelik, 4 silindirli benzinli motor bulunuyor. Standart donanımda 5 ileri manuel şanzımana sahip otomobilde 4 kademeli otomatik vites de satın alınabiliyor. 66 HP güç üreten motor, otomobile 151 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Şehir dışında 4.4 lt, ortalama da ise 5.0 lt/100 km'lik düşük yakıt tüketimiyle dikkat çeken motorun önemli bir özelliği de, kilometrede sadece 119 gram karbondioksit salınımına sahip olması. i10

aynca, banka kartlarına 8 taksitle 1600 TL ödenerek LPG'li olarak da satın alınabiliyor. i10'da "Team", "Select" ve "Plus" adlı üç donanım seviyesine yer veriliyor. Baz donanımda bile sürücü havayastığı, EBD destekli ABS, radyo-CD-MP3 çalar, elektrikli ön camlar, klima ve polen filtresi ve merkezi kilit gibi önemli özelliklerin bulunduğu i10'un fiyatı 19.650 TL'den (1.1 Team) başlıyor. Sadece otomatik şanzımanla alınabilen Plus donanımında;

spoyler, C sütunu ve çamurlukta sticker, kırmızı desenli koltuklar, kırmızı kapı içi-torpedo döşemeleri, navigasyon cihazı, metal görünümlü orta konsol, bagaj altı eşya taşıma gözü, beyaz devir göstergesi ve hız saati, taşınabilir MP4 çalar, ön koltuk arkası cepler, ön yolcu koltuğu altı raf ve park mesafe kontrolü bulunuyor. i10, tüm Hyundai modelleri gibi 5 yıl/100.000 km mekanik garantiyle satılıyor.



*i10, KÜÇÜK BOYUTLARI
SAYESİNDE DAR
SOKAKLARDA HAREKET
KABİLİYETİNE SAHİP*



HYUNDAI i20

Hyundai "i" ailesinin en yeni modeli olan i20, markanın Almanya'daki tasarım stüdyolarında geliştirildi ve Mayıs ayında satışa sunuldu. Küçük sınıfta yer alan i20, şehir içinde pratik bir kullanım sunan dış boyutlara sahip. 295 litrelik, sınıfının en büyük bagajıyla dikkat çeken i20'nin iç mekanı ergonomik ve fonksiyonel. Euro NCAP çarpışma testinden 5 üzerinden 5 yıldızla ayrılan otomobil,



rahat okunan göstergelere ve ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimlerine sahip. Canlı renk seçenekleri ve şık tasarımıyla öne çıkan Hyundai i20, kokpitinde yer alan irili ufaklı eşya gözleri ve katlanabilen arka koltukları sayesinde, her türlü ihtiyacı karşılayabiliyor.

Hyundai i20'de ikisi benzinli ve ikisi dizel olmak üzere dört motor seçeneği bulunuyor. Bunlar 1.2 DOHC 78 HP, 1.4 DOHC CVVT 100 HP, 1.4 CRDi 75 HP ve 1.4 CRDi 90 HP. Düşük yakıt tüketimli ve düşük karbondioksit salımlı olmaları nedeniyle son derece çevreci olan bu dört seçenek, standart donanımda 5 ileri manuel şanzımana sahip. 1.4 DOHC CVVT benzinli motorda, 4 kademeli otomatik vites seçeneği bulunuyor. 1.2 benzinli motor, uygun fiyatı; 1.4 benzinli motor, 180 km/s maksimum hızı ve 11.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanması; iki farklı güçteki 1.4 CRDi dizel motorlar ise, 3.8 lt/100 km'lik şehir dışı yakıt tüketimleri ve 116 gr/km karbondioksit salınımıyla dikkat çekiyor. Ayrıca i20'nin benzinli motor seçenekleri, banka kartlarına 8 taksitle 1600 TL ödenerek LPG'li olarak da satın alınabiliyor. i20'de "Team", "Select" ve "Style" adlı üç donanım seviyesine yer veriliyor. Baz donanımda sürücü ve ön yolcu havayastıkları, EBD destekli ABS, dijital bilgi ekranı, direk-



siyondan kumandalı 4 hoparlörlü radyo-CD-MP3 çalar, elektrikli ön camlar, aydınlatmalı ve soğutmalı torpido gözü, manuel klima ve uzaktan kumandalı merkezi kilit gibi önemli özelliklerin bulunduğu i20'nin fiyatı 25.200 TL'den (1.2 Team) başlıyor. i20, tüm Hyundai modelleri gibi 5 yıl/100.000 km mekanik garantiyle satılıyor.

SEVİMLİ TASARIMI VE CANLI RENK SEÇENEKLERİYLE DİKKAT ÇEKEN i20, HAREKETLİ YAŞAM TARZI İÇİN İDEAL BİR OTOMOBİL.



HYUNDAI i30

H Hyundai i ailesinin 2007 yılında satışa sunulan ilk temsilcisi olan i30, kompakt sınıfta yer alıyor. Yenilikçi tasarımı, geniş iç mekanı, ergonomik kumanda birimleri ve Euro NCAP çarpışma testinden 5 üzerinden 5 yıldız almasıyla dikkat çeken otomobil, Avrupalı otomobil severlerin tüm beğeni ve ihtiyaçlarını bir araçta toplamayı başarıyor. Zengin donanımıyla rakiplerinden bir adım öne çıkan Hyundai i30, şehir içinde sunduğu pratik kullanım özelliklerinin yanı sıra, yüksek performansı ve büyük bagajıyla uzun yolculuklar için de ideal bir yol arkadaşı. Otomobilin konforlu iç mekanında, bol sayıda eşya gözü ve bardaklık, pratik kullanım olanağı sunuyor. Ergonomik kumanda birimleriyle donatılmış kokpitte yer alan tüm göstergeler, sade ve fonksiyonel tasarımlarıyla göz dolduruyor.

Hyundai i30'da ikisi benzinli ve ikisi dizel olmak üzere dört motor seçeneği bulunuyor. Bunlar 1.4 CVVT 109 HP, 1.6 DOHC CVVT 122 HP, 1.6 CRDi VGT 90 HP ve 1.6 CRDi VGT 115 HP. Standart donanımda 5 ileri manuel şanzımana sahip olan bu dört motor arasından 1.6 benzinli ve 1.6 CRDi VGT 115 HP dizel seçeneğinde 4 kademeli otomatik vites satın alınabiliyor. 1.4 CVVT benzinli motor, uygun fiyatı; 1.6 benzinli motor, 192 km/s maksimum hızı ve 11.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanması; iki farklı güçteki 1.6 CRDi dizel motorlar ise, 4.1 lt/100 km'lik şehir dışı yakıt tüketimleri ve 125 gr/km karbondioksit salınımıyla öne çıkıyor. Ayrıca i30'un benzinli motor seçenekleri, banka kartlarına 8 taksitle 1600 TL ödenerek LPG'li olarak da satın alınabiliyor.

i30 modelinde "Team", "Mode" ve "Prime" adlı üç donanım seviyesine yer veriliyor. Otomobilin baz donanımda; sürücü ve ön yolcu için ön ve yan havayastıkları, ön ve arkada perde havayastıkları, EBD destekli ABS, park mesafe kontrol sistemi, direksiyondan kumandalı radyo-CD-MP3 çalar, USB ve AUX

bağlantısı, elektrikli ön camlar, elektrik kumandalı ve ısıtmalı yan aynalar, aydınlatmalı, soğutmalı ve kilitlenebilen torpido gözü, manuel klima, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve alarm gibi önemli özellikler bulunuyor. 5 yıl/100.000 km mekanik garantiyle satılan i30'un başlangıç fiyatı ise 28.900 TL (1.4 CVVT Team).

i30, GÜÇLÜ MOTOR SEÇENEKLERİ VE ÜSTÜN YOL TUTUŞUYLA KULLANICISINA KEYİF VERİYOR.





“i” AİLESİ GENİŞLEYECEK

Hyundai Assan Yurtiçi Satış ve Pazarlama Genel Müdürü Kurthan Tarakçıoğlu, “i” model gamının marka imajını olumlu etkilediğini ve gelecekte “i” ailesine yeni üyeler katılacağını ifade ediyor.

- Kötü biten 2008 yılından, 2009’a da moralsız girilmişti ve 15 Mart 2009’daki ÖTV indirimiyle moraller biraz olsun düzeldi. 2009 yılı için Türkiye otomotiv pazarını değerlendirebilir misiniz?

Stoklara verilmesi gereken desteğin zamanlaması 2008 sonlarıydı. Böyle olmayınca kendi yağımızla kavrulacağız ve marka olarak ne gerekiyorsa onu yapacağız dedik. 2009’un bizim teşkilatımız için sloganı da şu “Kriz fırsattır, yaşamak için saldır”. O günlerdeki ruh halimizi bu iyi anlatıyor. Kriz var, işler kötüye gidecek, bu krizden bir fırsat yakalayabiliriz. Bunun için de pazara saldırmalı ve atak yapmalıyız. Bu da genel ortamı kötü gördüğümüzün bir işaretiydi o günlerde. Hyundai teşkilatı kriz yaşamadı. Otomotiv sektörüyse son üç ayda kriz yaşamadı. Yeni düzenlemelerden sonra 2009’da Türkiye pazarında toplamda 450 bin adetlik bir satış olacağını öngörüyoruz. Bizim bu öngörümüz yılbaşında 400 binler civarındaydı. ÖTV indirimleri nedeniyle Türkiye toplam pazar öngörümüzde 50 bin adetlik bir revizyon yaptık. Mayıs sonundaysa Hyundai olarak toplamda yaklaşık 24.500 adetlik satışla ve yüzde 11.6’lık pazar payıyla dördüncü

sıradayız. Geçen yıl aynı dönemde yüzde 7’lik pazar payıyla beşinci sıradaydık. Mayıs sonu itibariyle toplam pazara baktığımızda pazarın yüzde 11 düştüğü, Hyundai’nin yüzde 58 artış gösterdiği görülüyor. Binek otomobildeyse durum daha çarpıcı. Binek otomobilde Mayıs ayı sonu itibariyle yaklaşık 150 bin adetlik bir pazar gerçekleşmiş ve geçen yıla göre yaklaşık yüzde 9.5’lik bir artış var. Hyundai ise yüzde 15.4’lük pazar payıyla satışlarını yüzde 75 arttırdı ve bunun neticesinde ilk 5 ay itibariyle binek otomobil pazarının lideri durumunda. Tabi bunlara şaşırılmamak gerekiyor. 2008’i binek otomobilde ikinci sırada tamamlamıştık.

- Avrupa’da durum nasıl?

Nisan ayı sonundaki rakamlara göre Avrupa’da binek otomobil pazarı yüzde 15 daralmış durumda. Hyundai ise yüzde 17’lik artışla, satışlarını yükselten tek marka. Dolayısıyla bunun sadece Türkiye’ye has bir durum olmadığını vurgulamak istiyorum. 2009 yılı, küresel olarak Hyundai’nin krizi fırsata çevirme ve pazardaki baskınlığını artırma yılı oluyor.

- Hyundai'nin geleceği sizce nasıl?

Önümüzdeki yılları da Hyundai açısından; hem küresel, hem de Türkiye pazarı anlamında oldukça parlak görüyorum. Çünkü "i" serisi araçların teker teker çıkması, Hyundai'nin imajına katkı sağlarken, satışları da ciddi anlamda etkileyecek.

- "i" model serisinin ortak özellikleri nelerdir?

Modellerin tasarım çizgisini aynı konseptte toparlarken, bunların kolay tanımlanabilir olmasını sağlamak ortak özelliklerden biri. i model serisi hem tüketicinin farkındalığını, hem de marka imajını oturtmak gayesiyle ortaya çıkartıldı. i harfi, üç kelimenin birleşmesinden ortaya çıkmış, innovative (yenilikçi) – inspired (ilham veren) – intelligent (zeki). Yani i serisi araçları; zeki, yenilikçi ve ilham veren araçlar olarak tanımlayabiliriz. Bunun devamı da gelecek. Örneğin sonbaharda Santa Fe'nin bir üst modeli olan 4x4 aracımız geliyor; iX55. Şu an zamanlaması tam belli olmasa da, Sonata'yla yer değiştirecek olan i40 da söz konusu olacak önümüzdeki yıllarda.

- i model serisi tüm ürün gamını kaplayacak mı? Mesela Accent Era gelecekte "i" serisine dahil olur mu?

i serisi, tüm model gamını olmasa bile büyük çoğunluğu kapsayacak. Ama bir-

kaç modelde farklı isimler kullanılacaktır. Accent'ten vazgeçmeye niyetimiz yok, Accent Era Türkiye'ye mal olmuş ve tamamen Türkiyeli bir araç.

Tüketicinin bakış açısı da bu yönde. Accent Era, 2009'un ilk 6 ayında yaklaşık 18 bin adetlik satışla sadece kendi segmentinin değil, aynı zamanda Türkiye binek otomobil pazarının en çok satan modeli. Bunun nedeni de tamamen teknolojiyle alakalı. Yani o teknik donanımı, güvenliği, yol tutuşu ve konforu; en uygun şartlarla, en iyi servisle ve garanti imkanlarıyla verebilen; bence Türkiye'deki en makul araç ve tüketici de bunun cevabını veriyor zaten.

- Kurumsal anlamda LPG kiti uygulaması yapan ve bu konuda önde gelen firmalardan birisiniz. Tüketicinin LPG'ye tepkisi nasıl oldu? Bu ilgi, dizel araç satışlarını etkiledi mi?

Tüketicinin LPG'ye ilgisi çok pozitif oldu. Taksi esnafı, Accent'in tüm tüketici tarafından kabul görmesinde çok önemli bir kanal. Geçen yılın Kasım ayında, LPG sektörüne girdiğimizden beri taksi esnafı LPG'ye dönmeye başladı. Takside daha çok 1.5 lt dizel araç satarken, şu an 1.4 litrelik LPG dönüşümlü benzinli araçlar kabul görüyor. Ayrıca bireysel kullanıcılara da LPG'li araçlar satıyoruz, ama bunun yaygınlaşması için LPG'nin önün-

deki engellerin kaldırılması lazım. Örneğin Türkiye'de LPG'li araçlar kapalı otoparklara giremiyor. Avrupa'da da bu tür engeller vardı ve kaldırıldı. Türkiye'de de böyle olacağını düşünüyorum, çünkü yakıt maliyeti ve çevre konusunda birçok avantajı var.

Çevre konusunda bilinçlenen bir dünyada bu kadar düşük emisyon değerlerine sahip bir aracın tercih edilmesi çok doğru. Dolayısıyla, zaman içinde dizelden LPG'ye geçiş olabilir. Ama dizelin yeri de başka. Dizeldeki performansı ve torku hissetmek isteyenler, dizele devam edecekler. Ben kısa vadede dizelin tahtının çok kolay sarsılacağını pek düşünmüyorum.

- Hyundai i20'nin Türkiye'de üretilme ihtimaliyle ilgili bir gelişme var mı?

Size üretilecek demem mümkün değil, ama ben çok pozitif bakıyorum ve üretilmeme ihtimalini düşünmüyorum. Bence ikna edeceğiz, birçok avantaj bizim elimizde. Karşımızdaki en büyük dezavantaj pazarımızın tutarsız olması. Bunun iki nedeni var. İlki genel ekonominin tutarsızlığı, diğeri vergi kanunundan kaynaklanan tutarsızlık. Üç tane i modeli arasında geleceği en parlak olan i20. Hele bir de Türkiye'de üretmeyi başabilirsek, o da Accent Era gibi Türkiye'ye mal olacak bir araç.



HYUNDAI i AİLESİNİN ŞİMDİLİK TAMAMINI
OLUŞTURAN ÜÇ MODEL OLAN i10, i20 VE i30,
MARKAYI GELECEĞE TAŞIYOR.



YENİ YÜZ, YENİ KİMLİK

Daha önceden C Sports Coupe olarak bilinen otomobil, CLC olarak hem yeni bir kimliğe, hem de yeni bir yüze kavuştu.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Mercedes'in giriş seviyesi coupe'si olarak bilinen Sports Coupe yerini 2008'de tanıtılan CLC'ye bıraktı. Aslında yerini bıraktı demek tam anlamıyla doğru değil. Çünkü Sports Coupe kapsamlı bir estetik operasyon geçirerek (1100 parçası değişti) yeni bir yüze kavuştu. Yeni yüzle birlikte otomobilin kimlik bilgisi de değişti ve CLC oldu.

Aslında eski nesil C Sınıfı platformu kullanılarak üretilmiş olsa da, Mercedes tasarımcıları yeni nesil C Sınıfı Sedan'ın yüzünü CLC'ye başarılı şekilde adapte etmişler. Test aracımız standarttan farklı olarak sport donanım seviyesindeydi.

Bu donanım seviyesinde diğerlerinden farklı olarak spor yürüyen aksama önde 225/40 R18, arkada 245/35 R18 lastiklere ve Direct Steer değişken oranlı direksiyon sistemine sahip.

İç mekan eski nesilden

Kalite hissi yüksek iç mekana sahip otomobilin iç tasarımı eski nesil C Sınıfı ile aynı. İç mekan güzel gözükmesine rağmen bazı ergonomi sorunları olması üzücü. Buna örnek olarak müzik sistemi ekranının sol tarafında kalan düğme grubu, direksiyonun sağ tarafı tarafından perdeleniyor. Buna alışabilecek olsanız da koltuk sırt ayar mekanizmasının yeri

tam bir felaket. Çünkü sırtlık ayarı koltukların iç tarafından yapılıyor ve buraya normal bir insan elinin girmesi çoğu zaman mümkün olmuyor. Bunun nedeniyse koltuk ile kol dayama yeri arasındaki alanın çok dar olması. Arka koltuklarda diz mesafesi açısından sorun olmasa da, baş mesafesi biraz kısıtlı. Üstelik arka taraftaki yolcular için yeterli eşya gözü de yok.

1.6 litre motor biraz yetersiz

CLC 160'ta, Mercedes'in yeni 1597 cc'lik, kompresörlü motoru bulunuyor. Mercedes C180 K BlueEfficiency'de (Nisan 2009 sayımızda incelemiştik) kullanı-

ÖN KOLTUK SIRTLIK AYARINI YAPMAK ZAHMETLİ. KOLTUKLAR RAHAT FAKAT ARKA KOLTUKLARDA BAŞ MESAFESİ BİRAZ KISITLI.



ÖN TAMPONDAKİ HAVA YARIĞI VE SPOYLER GİBİ DETAYLAR ÇEKİCİLİĞİ ARTTIRIYOR.

lan 1.6 litrelik motorla temelde aynı olan bu motor, biraz daha az güç üretiyor. Vergi dostu olarak tanımlayabileceğimiz bu motor ne yazık ki bize arzu ettiğimiz performansı sunamadı.

Alt devirlerde cansız olan 1.6 litrelik motor çalışma karakteriyle de sanki zorlanıyormuş hissi veriyor. Hızlanmak için gaza bastığınızda önce motor isteksiz şekilde homurdanıyor, sonra otomatik şanzıman vites ufaltıp (otomatik şanzıman spor, konfor ve manuel kullanım seçeneklerine sahip, ayrıca direksiyondan da kumanda edilebiliyor) otomobili motor gücünün elverdiği ölçüde hızlandırmaya çalışıyor. Bizim 400 km'yi bulan kullanımımız sonunda ortaya çıkan

11.2 lt/100 km'lik tüketimse modern 1.6 litrelik, otomatik şanzımanlı bir araç için biraz yüksek. Sabit hızlı otoyol sürüşleri bu otomobilde çok daha keyifli. Yolda sarsıntısız ve konforlu şekilde ilerleyen otomobil yan rüzgarlardan da etkilenmiyor. Spor olmasa da yönlendirme hassasiyeti iyi olan direksiyon sistemine sahip otomobilin virajlardaki tutunması da güven verici.

Sonuç

Otomobillere cinsiyet yüklemeyi pek sevmesemde CLC 160 BlueEfficiency'nin, tam anlamıyla bir kadın otomobili olduğunu söyleyebilirim. Fazla hızlı değil, konforlu, şık ve güvenli.

*VİRAJLARI SORUNSUZ ŞEKİLDE DÖNEN
CLC 160, TASARIM VE KULLANIMIYLA
KADINLARA UYGUN BİR MODEL.*

Mercedes-Benz CLC 160 Blueefficiency

Fabrika verileri

Motor: 1597 cc, 4 silindir, kompresör
Maks. güç: 129 HP @ 5000 d/d
Maks. tork: 220 Nm @ 2500-3500 d/d
Maks. hız: 206 km/s
0-100 km/s: 11.5 sn
Boyutlar: 4452 / 1728 / 1405 mm
Boş ağırlık: 1490 kg
Bagaj hacmi: 310 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): 10.9 / 6.2 / 7.9 lt/100 km
Baz fiyat: 35.023 Euro (02 Temmuz 2009)

+ Yol tutuş, konfor, kalite hissi

- Ergonomi, tüketim



YENİ MEGANE'IN İLK DÜELLOSU

Kompakt hatchback sınıfının iddialı modeli Megane III, yeni başlayan model ömrü boyunca çeşitli rakipleriyle birçok kez karşı karşıya gelecek. İlk mücadelesini ise, yine bir Fransız modeli olan Peugeot 308 karşısında verdi.

Yazı: Emre Anamur – Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Türkiye binek otomobil pazarında satılan her 10 otomobilden 4 tanesinin yer aldığı (pazarın yüzde 39'u) kompakt sınıftaki mücadele, Renault'nun yeni Megane III'ü satışa sunmasıyla daha da alevlendi. 2008 toplamında sınıf lideri olan Opel Astra'nın (6122 adet) yeni jenerasyonunu merakla beklediğimiz bir dönemde, sınıf ikincisi Volkswagen Golf (4189 adet) ve sınıf üçüncüsü Ford Focus (3122 adet) gibi çok önemli modellerin de yer aldığı segmentte, yeni Megane'ı kendisi gibi bir Fransızla, Peugeot 308'le karşılaştırdık.

Tasarım ve boyutlar

Modelin üçüncü jenerasyonunu temsil eden yeni Megane, ikinci jenerasyondaki gibi radikal bir tasarıma sahip değil. Daha alışılmış bir görünüme sahip olan, ama modernliğin de elden bırakılmadığı hatlar, otomobilin daha fazla kişi tarafından beğenilmesini garanti altına alıyor. 5 kapılı otomobilin boyutları eski modelle göre uzunlukta 94 mm, genişlikte 31 mm, yükseklikte ise 14 mm artarak 4295 mm, 1808 mm ve 1471 mm'ye ulaşmış. Önde farların yan kenarlarından aşağıya doğru indirilen çizgi sayesinde son

derece akıcı bir görünüm sunan büyük ızgaranın göze çarptığı yeni Megane, markanın Laguna'yla başlayan yeni yüzüne sahip. Profilden bakıldığında sportif hatlarıyla dikkat çeken otomobilin arka tasarımı, eski jenerasyona göre daha alışılmış bir görünüm sunuyor. Büyük stopların ve küçük arka camın öne çıktığı bu kısım, altında 405 litre hacmiyle rakiplerinin önüne geçen büyük bir bagajı saklıyor. Bagaj kapasitesi, arka koltuklar öne katlandığında 1162 litreye ulaşıyor. Alçak yükleme eşiği sayesinde bagajın kullanımı zahmetsiz.

İKİ OTOMOBİL DE, MARKALARININ YENİ ÖN GÖRÜNÜM ÖZELLİKLERİNİ YANSITIYOR. BÜYÜK AMBLEMELER VE AĞIZ BİÇİMİNDEKİ BÜYÜK IZGARALAR DİKKAT ÇEKİYOR.

Peugeot'nun, bir önceki nesil olan 307'den 308'e geçerken fazla görsel değişikliğe uğratmadığı kompakt sınıf hatchback modeli, 4276 mm'lik boyuyla Megane III'ten 19 mm daha kısa. Buna karşılık ondan 7 mm daha geniş (1815 mm) ve 27 mm daha yüksek (1498 mm). Tıpkı Megane III gibi, markasının yeni tasarım anlayışı çerçevesinde, yeni bir ön tasarıma sahip olan Peugeot 308, geniş bir ağız biçimindeki ön ızgarası ve daha büyük cam alanlarıyla dikkat çekiyor. Profilden bakıldığında daha yüksek bir otomobil olduğunu hemen belli eden 308, ön-yan camlarında, hırsızların oto-

mobile girmek için favori noktası olan kelebek cama sahip. Bu camın bir benzeri Megane III'te de yer alıyor, ama bir farkla. Yeni Megane'ın kelebek camları arka-yan camlara yerleştirilmiş. 308'in arka tasarımı genel beğeniye hitap edecek düzeyde. Bagaj kapasitesi, her ne kadar Peugeot'nun Türkiye teşkilatı tarafından daha büyük olduğu iddia edilse de, tüm yabancı kaynaklara ve birçok otomobil yazarı gibi bizim de başvuru kaynağımız olan Automobile Revue'ye göre 350 litre. Bagajın yükleme eşiği de Megane III'ten daha yüksek.





İç mekan

Yeni Megane'nın iç mekanı, yeni Laguna'yla başlayan kalite artışını devam ettiriyor. Gerek boyutlar, gerek küçük camlar, gerekse yüksek oturma konumu nedeniyle 308'den daha kısıtlı olan iç mekanda lövyeli tip el freninden vazgeçilmiş. Ancak kartlı çalıştırma sistemi devam ediyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı bakımından ne bonkör ne de cimri olan Megane III, yeni göstergelerle birimleri övgüyü hak ediyor. Beyaz zeminli büyük hız göstergesi, hem kolay okunması hem de zevkli kullanı-

myla dikkat çekiyor. Bu birimin hemen sol tarafında analog devir göstergesi, geçmiş ile geleceği biraraya getirmiş. Otomobilde hem bu bölgede hem de orta konsolun üstünde dijital bilgi ekranları bulunuyor ve kullanımları sorunsuz. Yenilenen klima ve ses sistemi kumandalarının tasarımı modern, ancak ses sisteminin butonları çok küçük. Bu nedenle büyük ele ve parmaklara sahip olanlar biraz sıkıntı yaşayabilirler. Ancak şunu da hemen belirtelim: Ses sisteminin işleyişi (kanal arama, kaydetme, ses açma-kapama vb.) eskisinden çok daha



MEGANE III'ÜÇ İÇ MEKANI KALİTELİ VE ERGONOMİK. BEYAZ ZEMİNLİ DİJİTAL GÖSTERGE ÇOK ŞIK.

GENİŞ VE FERAH İÇ MEKANA SAHİP PEUGEOT 308, ALIŞILMIŞ ANALOG GÖSTERGE BİRİMLERİNE SAHİP.

KOMPAKT SINIFIN İKİ İDDİALİ FRANSIZ MODELİ, AZ YAKIT TÜKETEN MOTORLARI VE DÜŞÜK KARBONDİOKSİT SALINIMLARIYLA ÇEVRECİ KİMLİĞE SAHİPLER.

başarılı. Ses sisteminin küçük butonları haricinde herhangi bir ergonomi sorunu bulunmayan iç mekanda, elektrikli cam ve ayna kontrolleri, olması gerektiği gibi kapı içine yerleştirilmiş. Yeni Megane'ın arka koltukları, 308'den daha kısıtlı alan sunuyor.

Peugeot 308, daha yüksek ve daha geniş olmasının da verdiği avantajla, Megane III'ten daha ferah bir iç mekana sahip. Geniş cam alanları da iç mekanı daha aydınlık kılıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda rakibinden daha cömert olan 308'in gösterge birimlerinin tümü analog. 308'de, tıpkı yeni Megane'daki gibi biri gösterge birimlerinin olduğu bölge-





ÖNE KATLANARAK BAGAJ HACMİNİN ARTMASINI SAĞLAYAN ARKA KOLTUK SIRALARI İNCELENDİĞİNDE, 308'İN MEGANE'A GÖRE DAHA BAŞARILI OLDUĞU ORATAYA ÇIKIYOR. BU DA 308'İN DAHA GENİŞ VE YÜKSEK OLMASINDAN KAYNAKLANIYOR.

de, diğeri ise orta konsolun üstünde olmak üzere iki dijital bilgi ekranı yer alıyor. Elektrikli cam ve ayna butonlarının kapı içinde yer aldığı ve sorunsuz erişildiği otomobilde ergonomik açıdan bir sorun bulunmuyor. Arka koltuklarda, üç yetişkinin rahatça yolculuk edebileceği bir yaşam alanı bulunuyor.

Motor

Renault Megane III test aracımızda,

Renault'nun neredeyse tüm modellerinde çeşitli güçlerde yer verdiği 8 supaplı 1.5 dCi motor yer alıyor. Sağlamlığı, performansı ve belki de günümüzde her şeyden önemlisi düşük yakıt tüketimiyle kendini ispatlamış olan bu motor, Megane III'te 105 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Sadece gürültülü çalışması nedeniyle eleştireceğimiz motor, otomobilli 190 km/s hıza ve 10.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Rakibinden fark-

lı olarak 6 ileri manuel şanzımana sahip olan Renault Megane III 1.5 dCi, karma kullanımda 100 kilometre mesafede 4.5 lt'lik düşük yakıt tüketimiyle övgüyü hak ediyor. Motor-şanzıman uyumu çok başarılı. Uygun devir yakalandığında, çekiş gücü de kullanıcıyı sevindiriyor. Bazı denemelerimizde, aracın 5'inci ve 6'ncı viteslerde bile, herhangi bir vuruşta yaşamadan rampa tırmanabildiğine şahit olduk.

PSA ile Ford modellerinde kullanılan 1.6 litrelik, 16 supaplı, modern turbo-dizel motor, 308'de 110 HP güç ve 240 Nm (Overboost ile 260 Nm) tork üretiyor. Otomobili rakibi gibi 190 km/s'lik maksimum hıza ulaştıran motorun 0-100 km/s hızlanma performansı, 11.3 saniye ile rakibinden 0.4 saniye daha yavaş. Peugeot'nun çevreci modellerine 1000 TL indirim avantajı sağladığı Blue Lion kategorisine giren 308 1.6 HDi, or-

talama yakıt tüketimi konusunda da, 4.9 lt/100 km'lik değerle, küçük bir farkla da olsa rakibinin gerisinde kalıyor. Peugeot 308'de 5 ileri manuel şanzıman yer alıyor. Açıkçası, özellikle uzun yolda insan 6'ncı vitesin ihtiyacını duyuyor. 308'in motorunun yeni Megane'dan üstün olduğu konu ise ses seviyesi. Peugeot'nun motoru Renault'nunkinden daha sessiz çalışıyor. 308 sürücüsü, performans konusunda hiçbir sıkıntı yaşamıyor. Özellikle de uygun devir yakalandığında, fazla vites değiştirmeye gerek kalmadan maksimum çekiş gücü sağlanabiliyor.

Sürüş özellikleri

Yeni Megane, koltuk yapısından otur-

ma konumunda kadar rakibinden daha sportif bir yapıya sahip. Ancak bu durum, konfor özelliklerine olumsuz yansımıyor. Renault mühendisleri gerçekten iyi bir iş çıkarmışlar. Çünkü siz de iyi bilirsiniz ki, aynı zamanda konfor ve üst düzey yol tutuş sunmak zordur. Yeni Megane'ın süspansiyon sistemi bunu başarıyor. İtiraf edelim ki, yol tutuş bir Focus seviyesinde değil, ama eski jenerasyondan daha başarılı olduğu da bir gerçek. Megane III, konfor konusunda da beklentileri karşılıyor. Otomobilin, sürüş kriterinde olumsuz puan aldığı noktalarsa; küçük camlar nedeniyle görüş açılarının 308'e oranla daha kısıtlı olması ve alışana kadar rahatsızlık ve-

ren yüksek oturma konumu. Direksiyon tepkilerinin, motor-şanzıman uyumunun başarılı olduğu yeni Megane'da fren pedalının kullanımı ve fren mesafesinde de sorun yok. 105 HP'lik motor, 240 Nm torkun da yardımıyla performans konusunda övgüyü hak ederken, düşük yakıt tüketimiyle de dikkat çekiyor.

Peugeot 308 denilince, sürüş kriterinde üzerinde en çok durulması gereken konu konfor olmalı. Gerek iç mekan genişliği, gerek donanımı, gerek koltukları, gerekse süspansiyon sistemiyle 308, konfor öncelikli bir otomobil. Ama bunun yanı sıra, yol tutuş konusunda da elinden geleni yapıyor. Büyük cam alanları saye-

sinde hem önde hem de arkada sorunsuz görüş açlarına sahip olan otomobil, 110 HP güç ve 240 Nm tork üreten motoruyla yeterli performansı sağlıyor. Fren hissiyatı konusunda Megane III'e yetişemeyen 308'in durma mesafesi sorunsuz. Özellikle uzun yoldaki kullanımlar sırasında ise 6'ncı vitesin yokluğu hissediliyor. Direksiyon tepkileri, Megane III'teki kadar hızlı olmasa da başarılı.

Sonuç

Kompakt hatchback'ler arasındaki amansız rekabete yeni jenerasyonuyla güçlenerek giren Renault Megane III, karşısına çıkan ilk rakibi Peugeot 308'e göre daha başarılı sürüş özelliklerine,





daha büyük bir bagaja, daha düşük yakıt tüketen bir motora ve daha modern bir şanzımana sahip. Ama Peugeot 308'in de vatandaşı karşısında güçlü yönleri var. 308, bu karşılaştırmada konfor özellikleri, geniş iç mekanı, ferah kokpiti ve daha sessiz motoruyla öne çıkıyor. Bu segmentte otomobil satın alacak olanlarsa, sadece bu karşılaştırmadaki iki modelle değil, sınıfın yaratıcısı Volkswagen Golf ve yol tutuş ustası Ford Focus'u da gözden kaçırmamaları gerek. Sınıf lideri Opel Astra'nın da yakın bir zamanda yeni jenerasyonuyla yollarda olacağını belirtelim.

	Renault Megane III 1.5 dCi	Peugeot 308 1.6 HDi
Fabrika verileri		
Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel	1560 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel	5 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d	240 Nm @ 1750 d/d (Overboost ile 260 Nm)
Maksimum hız:	190 km/s	190 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn	11.3 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	4295 / 1808 / 1471 mm	4276 / 1815 / 1498 mm
Bagaj hacmi:	405-1162 lt	350 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.5 / 4.0 / 4.5 lt/100 km	6.2 / 4.1 / 4.9 lt/100 km
Baz fiyatlar :	(1.5 dCi Expression 105 HP) 37.850 TL	(1.6 HDi 110 HP Comfort) 36.890 TL

Yakıt tüketimi, bagaj, 6 ileri şanzıman, sürüş özellikleri +

İç mekan kısıtlı, küçük ses sistemi kumandaları -

Geniş ve ferah iç mekan, konfor özellikleri +

Bagaj hacmi, 5 ileri şanzıman -

HAFTAİÇİ İŞ, HAFTASONU KEYİF

Makyajlanan Ford Transit Connect, kompakt MPV'leri andıran iç mekanı ve artan donanımıyla, hafta içinde sorunsuz bir iş arkadaşıyken, hafta sonlarını ailenizle birlikte keyfe dönüştürmenizi sağlıyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





*TÜRKİYE'DEN ABD'YE İHRAÇ EDİLEN
İLK ARAÇ OLMA GURURUNU TAŞIYAN
FORD TRANSIT CONNECT, MAKYAJLA
BİRLİKTE ADETA BİR KOMPACT MPV'NİN
KOKPİTİNE KAVUŞMUŞ.*

Ülkemizde yoğun bir rekabetin yaşandığı hafif ticari araç segmentinin önemli oyuncularından biri olan Ford Transit / Tourneo Connect'in Kapadokya'da gerçekleştirilen ilk sürüş izlenimini Tarık Akagün imzasıyla Mayıs 2009 tarihli 11'inci sayımızda okumuştunuz. Bu sayımızda ise, aracın e-otodergi'ye özel fotoğraflarını ve sürüş izlenimini yayınlıyoruz.

Kinetik dizayn ailesine katıldı

Türk tasarımcı Murat Güler'in katkısının bulunduğu ve Ford'un tüm yeni modellerinde uygulanan kinetik dizayn dili, makyaj operasyonu ile birlikte Transit Connect'te de yerini aldı. Araca önden bakıldığında, birbirine ters iki üçgen biçimli ağız, kinetik dizaynın olmazsa olmaz özelliğini ortaya koyuyor. Transit Connect'in yan tasarımında fazla bir değişiklik gözlenmezken, arka kısımda tampon ve stoplar yenilenmiş.

Asıl değişim iç mekanda

Aracın içine geçildiğinde, bir hafif ticari araçtan çok kompakt MPV havası hissediliyor. Ferah bir konsol renginin tercih edildiği araçta, Ford'un binek



*MÜZİK SİSTEMİ,
DİREKSİYON
SİMİDİNDEN
DE KONTROL
EDİLEBİLİYOR. FAR
KUMANDALARI,
DİREKSİYON
SİMİDİNİN SOL
TARAFINA
YERLEŞTİRİLMİŞ.*

modellerinden tanıdığımız müzik sistemi kumandasına, ergonomik kumanda birimlerine, kolay okunan sade tasarımlı göstergelere, bol eşya gözüne, tavan rafına (Deluxe ve GLX donanımlarında) ve ekstra dikiz aynasına (iç bükey yapıyla arkada oturan çocukları gözlemeye uygun) yer verilmiş. Plus Paket'te opsiyonel olarak satılan ön cam rezistansı, Transit Connect'in rakiplerinde bulunmayan ve bu tür büyük ön camlı araçlar için çok önemli olan bir donanım olarak dikkat çekiyor. Yol bilgisayarının her modelde bulunması da önemli artılardan biri. Kapı içlerindeki eşya gözlerinin dar olması ve sürgülü kapılardaki camların açılmaması ise olumsuzluklar olarak dikkat çekiyor. Arka koltuktaki diz mesafesi bakımından rakiplerinin gerisinde

kalan Transit Connect, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 3715 litreye kadar çıkan 1480 litrelik bagajıyla hem iş hem de hobi amaçlı kullanılabilir.

Serinin en güçlü motoru

Ford Transit Connect'in Duratorq 1.8 TDCi motoru, 75 HP, 90 HP ve 110 HP olmak üzere üç farklı güç üretiyor. Bizim test ettiğimiz K210S GLX kodlu ve standart şasili Transit Connect Kombi'nin anahtarla açılan motor kaputunun altında, 110 HP'yle serinin en güçlü seçeneği bulunuyordu. 1700-2500 d/d aralığında 280 Nm tork üreten motor, araca 163 km/s maksimum hız sağlıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve 0-100 km/s hızlanması 12.5 saniye süren araç, 6.0 lt/100 km'lik ortalama yakıt tük-



ketimiyle öne çıkıyor. İlk çalıştırma gü-rültülü olan motor, ısındıkça daha sakin ve sessiz bir yapıya bürünüyor.

Sanki kompakt MPV

Görüş açıları bakımından sorunsuz olan aracı kullanmaya başladığınızda ilk dikkatinizi çeken, yüksek çekiş gücü oluyor. 280 Nm'lik tork, kağıt üstünde çok yüksek bir değer olmasa da, motor-şanzıman uyumu sayesinde sürücüye yeterli gücü kolaylıkla sağlıyor ve bunu yanı sıra keyif veriyor. Vites değişimle-



*ÇİFT SÜRGÜLÜ KAPIYA
SAHİP ARAÇTAKİ EKSTRA
DİKİZ AYNASI, ARKADA
OTURAN ÇOCUKLARI
GÖZETLEMeye YARIYOR.*



*3715 LT'YE KADAR ÇIKAN
1480 LİTRELİK BAGAJ, HEM
İŞ HEM DE HOBİ AMAÇLI
KULLANIM İÇİN UYGUN BİR
KAPASİTE SUNUYOR.*



ri, Ford'un bilinen sorunsuzluğuyla gerçekleşiyor. Müzik sistemi kumandalarına ev sahipliği yapan dört kollu direksiyon simidinin tepkileri hızlı ve net. Transit Connect, yol tutuş konusunda, bir hafif ticari araca göre son derece başarılı. Hatta bu özellik, Plus Paket'le satın alınan ESP'yle birlikte binek araç niteliğine bile erişiyor. Ancak bunun için süspansiyon konforundan ödün verilmiş olduğunu da belirtelim. Transit Connect'in iç mekânındaki, bozuk yollarda ve kasis geçişlerinde rakip araçları kullananlardan daha fazla sarsılıyorlar.

Türkiye'nin ilk ABD yolcusu aracı

Ford Otosan fabrikasında üretilip ilk

kez Türkiye'den ABD'ye ihraç edilen araç olan (2.0 Duratec 138 HP Otomatik) ve bu nedenle Türk otomotiv sanayiinin gurur abidesine dönüşen Ford Transit Connect, bu başarısını iç pazarda da sürdürecektir gibi görünüyor. Yenilenen görünümü, ferah iç mekânı, kompakt MPV'lere göz kırpan başarılı sürüş dinamikleri, az yakan ama performansta da geri kalmayan turbodizel motoruyla Transit Connect, hem iş hem de hobi amaçlı kullanılabilen başarılı bir araç. 30.820 TL'den başlayan (110 HP, GLX, Kombi) fiyatıyla da cazip olan araç; kısa-uzun şasi, yüksek-alçak tavan ve kombi-van gibi birçok farklı versiyonla müşterilerin her ihtiyacına cevap veriyor.



Ford Transit Connect Kombi GLX 1.8 TDCi 110 HP

Fabrika verileri

Motor:	1753 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	110 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	280 Nm @ 1700-2500 d/d
Maksimum hız:	163 km/s
0-100 km/s:	12.5 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	3985 / 1710 / 1493 mm
Bagaj hacmi:	1480-3715 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.6 / 5.2 / 6.0 lt/100 km
110 HP GLX Kombi için baz fiyat:	30.820 TL

- + Artan donanım, çekiş gücü, kompakt MPV tarzı
- Süspansiyon konforu, arkada diz mesafesi



BOZCAADA'DA LOGAN MCV SENFONİSİ

İnsanı yaz sıcağında bile serinleten ve zaman zaman adeta senfoni çalan rüzgarı ve 17 kuleli rüzgar enerji santraliyle ünlü Bozcaada'yı yenilenen Dacia Logan MCV ile keşfettik.





Eski adıyla Tenedos, yeni adıyla Bozcaada... Ya da ünlü tarihçi Heredot'un deyimiyle; Tanrının, insanların uzun yaşamaları için yarattığı bir yer. Biz de, Dacia modelleriyle İstanbul çıkışlı gerçekleştirdiğimiz seyahatlerimizin üçüncüsünde bu güzel adayı keşfe çıktık. Temiz havası, sakin hayatı, üzüm bağları ve rüzgarıyla ünlü Bozcaada, birçok insanın büyükşehirlerdeki hayatını sonlandırıp buraya yerleşmesini sağlayacak kadar huzurlu.

Adaya gelenleri tarihi kale karşılıyor

Bozcaada, Ege Denizi'nin kuzey doğusunda, Çanakkale Boğazı'nın 12 deniz mili güneyinde yer alan, yaklaşık 37 kilometrekarelik bir ada. Geyikli'den bindiğimiz feribot, yarım saatte Bozcaada Limanı'na varıyor. Limanın hemen sağ tarafında, görkemli Bozcaada Kalesi karşılıyor bizi. Fenikeliler zamanında inşa edildiği tahmin edilen kale, son şeklini 1455'te Osmanlı İmparatorluğu yönetiminde almış. Modern tasarımlı Logan MCV, tarihi kalenin surlarının önünde, adeta geçmiş ile geleceği kucaklaştı-



ıyor. Yine bu bölgede yer alan balıkçı barnağı, arkasındaki balık restoranlarıyla birlikte güzel bir görüntü oluşturuyor. Adanın merkezinde Türk mahallesi ve Rum mahallesi bulunuyor. Türk mahallesi tek katlı taş ve iki katlı cumbalı evlerden oluşurken; Rum mahallesi, antik kentlerdeki gibi ızgara tipinde birbirini kesen paralel sokaklarıyla dikkat çekiyor. Merkez dışındaki mimari ise, bağ evleriyle sınırlı. Çatısı düz olan bağ evlerine "dam", çatılı ve iki katlı olanlara ise "kule" deniyor.

Logan MCV, Bozcaada'yı keşfetmeye hazır

Yedi yetişkin için rahat ve geniş bir iç mekan sunan Dacia Logan MCV ile

7 KİŞİLİK GENİŞ İÇ MEKANIYLA DİKKAT ÇEKEN LOGAN MCV, SEZONU AÇAN AYAZMA PLAJI'NI SELAMLIYOR (ALTTA).





adanın 41 kilometresi asfalt, geri kalanı toprak yollarına koyuluyoruz. Logan MCV'nin kompakt boyutları sayesinde sunduğu pratik kullanım ve manevra kabiliyeti, özellikle adanın dar sokaklarında sorunsuz bir biçimde ilerlememizi sağlıyor. Konfor odaklı geliştirilmiş yumuşak süspansiyon sistemi de, gerek Arnavut kaldırımlı yollarda, gerekse toprak zeminde sarsıntısız bir biçimde yolculuk etmemizi mümkün kılıyor. İlk durağımız, adanın kuzeybatısında yer alan rüzgar enerji santrali. Bu santral, adanın ihtiyacının 30 katı kadar elektrik üretiyor. İhtiyaç fazlası enerjinin Ankara'ya gönderildiği belirtiliyor. Eskiden giriş-çıkışı serbest olan, ama son dönemde yasaklanan bu alana, çekim yapmak için özel izinle girme şansını elde ediyoruz. Dacia Logan MCV, rüzgar gülleri ve Polente Feneri'nin önünde güzel bir fotoğraf veriyor bize.

Adanın en yüksek noktası Göztepe

Bir sonraki durağımız 192 metre rakımlı Göztepe. Logan MCV, Renault teknolojili 1.5 dCi dizel motoruyla, adanın bu en yüksek noktası çıkarken hiç zorlanmıyor. Tepeden, kilometrekareye 65 kişi düşen 2400 nüfuslu Bozcaada'yı seyretmek çok keyifli. Ada nüfusunun, en yoğun aylar olan Temmuz ve Ağustos aylarında 10.000'e çıktığı söyleniyor.

Tertemiz deniz sizleri bekliyor

Bozcaada'nın birçok yerinden denize girmek mümkün. Ama en çok tavsiye edilen yer Ayazma Plajı. Sulubahçe, Habbele ve Akvaryum koyları da, denize girmek için ideal plajlar arasında sayılabilir. Bu plajların çevresinde kurulan yeme-içme alanları, tüm gününüzü burada geçirebilmenizi sağlıyor.

*BOZCAADA'DANIN
EN ÜNLÜ OLDUĞU
KONULARDAN BİRİ
ŞARAP ÜRETİMİ.
YÖREYE ÖZGÜ
DOMATES REÇELİ
DE ÇOK LEZZETLİ.*





ADANIN EN YÜKSEK NOKTASI OLAN GÖZTEPE, MUHTEŞEM BİR MANZARAYA SAHİP.

Adanın olmazsa olmazı: Şarap

Adadaki tüm yolculuğumuz boyunca üzüm bağlarının arasında yol aldık. Zaten Bozcaada'nın en ünlü olduğu konu da şarapçılık. Şarap fabrikaları, şarap tadım günleri, bağ bozumu festivaliyle ünlenen Bozcaada'da, bazı otel işletmecileri de kendi bağlarında yetiştirdikleri üzümlerden şarap üretilip misafirlerine ikram ediyorlar. Adadaki dört şarap fabrikası olan Ataol, Corvus, Talay ve Yunatçılar'ın merkezde satış noktaları bulunuyor.

Çevreci Logan MCV, Bozcaada'ya uyum sağladı

Düşük yakıt tüketiminin yanı sıra, düşük karbondioksit salınımı sayesinde çevre dostu bir otomobil olan Dacia Logan MCV 1.5 dCi, adanın oksijen oranı zengin havasıyla uyumlu bir birliktelik sağladı. Sessiz çalışan motoruyla Bozcaada'nın sessizliğini bozmayan otomobilimiz, etkin çalışan klimasıyla da, sıcakların kendini iyice hissettirmeye başladığı şu günlerde tüm ekibimize maksimum konfor sundu.



Nasıl gidilir?

Bozcaada İstanbul'a 400 km mesafede yer alıyor. Tekirdağ üzerinden otolla Gelibolu'na ulaşıyor. Eceabat ya da Kilitbahir'den feribotla Çanakkale'ye geçmek gerekiyor. Daha sonra Geyikli'ye ulaşıyor ve buradan bir kez daha feribota biniliyor. Yarım saat sonra Bozcaada'dasınız.

Ne yenir?

Ege mutfağının sağlıklı meze ve yemeklerine sahip Bozcaada mutfağında en önemli yeri deniz ürünleri kaplıyor. Kahvaltılarda, yöreye özgü domates reçelinin ayrı bir yer tuttuğu adada, yerel şarap üreticilerinin şaraplarını tatmakta fayda var.

Nerede kalınır?

Adada çeşitli büyüklüklerde ve çok sayıda pansiyon ve otel bulunuyor. Sahibi İstanbullu eski bir otomotivci olan ve ekipçe son derece rahat ettiğimiz Bağbadem Tatil Evi'ni tavsiye edebiliriz (www.bagbadem.com).

Ne alınır?

Üzüm bağlarıyla kaplı Bozcaada'dan satın alınacak en önemli şeyler şarap ve çavuş üzümü. Bunun haricinde domates reçeli de adanın önde gelen yerel üretimlerinden biri. Kekik balı da yöreye özgü bir tat. Pekmez ve kurutulmuş üzüm de tavsiye ediliyor.

HEM GÖZE, HEM RUHA

Maserati'nin 2+2 coupe'si tasarımı ile gözleri alırken, motor sesiyle de insanın ruhunu etkilemesini başarıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Video kayıt & montaj: Emre Anamur



TAMAMEN DERİ KAPLI İÇ MEKANIN KALİTE HISSİ İYİ. IDRIVE VEYA MMI BENZERİ KUMANDALAR YERİNE GELENEKSEL BUTONLARIN OLMASI KULLANIMI KOLAYLAŞTIRIYOR.

İlk kez yaklaşık 1.5 yıl önce kullanma fırsatı bulduğum Maserati GranTurismo ile ikinci buluşmamız e-otodergi'nin birinci yaş kutlaması nedeniyle oldu. Böylece siz okuyucularımıza da özel bir hediye vermiş olduğumuzu düşünüyoruz. Tabi hediyeğin gerçeğini bu satırların yazarının almış olduğunu düşünenler de çıkacaktır.

Coupe ve Gransport'un yerini alan GranTurismo'nun etkileyici tasarımında, Pininfarina'nın 75. yılı şerefine 2005 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıttığı Birdcage konseptinden ve 1950'lerin Maserati A6GCS modelinden izler bulunuyor. İleriye doğru çıkık bir dudağı andıran radyatör ızgarası ve çamurluklardaki solungaç tarzındaki hava delikleri geçmişten günümüze taşınan detaylar.

4.88 metrelik uzunluğu ile Mercedes E Sınıfı'ndan bile 1 cm daha uzun olan GranTurismo'nun ne kadar büyük bir otomobil olduğunu, ancak otomobile yaklaştığınız zaman fark ediyorsunuz. Mükemmele yakın oranlar otomobilin ebatlarını sanki biraz saklamış gibi.



*GRANTURISMO; HEM OTOYOLDA, HEM ŞEHİRDE, HEM DE
ORMAN YOLLARINDA KONFORU VE PERFORMANSI YAŞATIYOR.*



Zarif ve güçlü

Bu otomobilin rakiplerine örnek olarak BMW 650i ve Mercedes-Benz CL 500 gösterilebilir. BMW 650i, GranTurismo'dan daha ufak boyutlarda ve 165 kg daha hafif olmasına rağmen, 1.5 yıl önceki test yazımızda da belirttiğimiz gibi göze fast food ile beslenen obez bir çocuk gibi geliyor. Mercedes CL 500 ise güzel olmasına rağmen GranTurismo'nun zarafetinden yoksun.

Otomobilin tasarımına bu zarafet ve akıcılığı veren en önemli tasarım unsurlarından biri de, birçok otomobilin aksine marşpiyelerin çıkıntılı olmaması. Ön çamurluktan arkaya doğru giden marşpiye çizgisi, kapı altına doğru kıvrılarak otomobile adeta "ince belli" bir hava veriyor. Bu "ince bel" hissi de arka tekerlekte şişkinleşen kalça yapısıyla tamamlanıyor.

Gelelim iç mekana... "Arka koltuklarda yetersiz diz ve baş mesafesi" sözü coupe karoserli otomobil testlerinin klişelerinden biridir. Fakat bu sözler GranTurismo için geçerli değil. 4 kişi için gayet yeterli olan otomobilin arka koltuklarında "gerçek" iki insan seyahat edebiliyor. Üstelik arkada kol dayama yeri, bardaklık ve eşya cepleri bile var. Daha

ne olsun? Quattroporte'nin platformunun kısaltılmasıyla üretilen GranTurismo, 2942 mm'lik dingil mesafesinin sağladığı geniş iç mekan sayesinde diz mesafesi sıkıntısını büyük ölçüde engelliyor. Yani arka koltuklarda oturanlar da V8 motordan yayılan senfonik sesi ve farklı bir yolculuk deneyimini sıkışmadan yaşayabiliyorlar.

Ön konsol biraz karmaşık görünmesine rağmen bizce anlaşılması zor değil. En azından son dönemde moda halini alan iDrive ve MMI benzeri kumanda birimlerinin bu otomobilde kullanılması bizce çok yerinde olmuş. Kafa karıştırmaktan başka bir işe yaramayan bu kumandalar yerine her şey geleneksel düğmelerle yapılıyor. Kısaca düğmelerin yerleşimden bahsetmek gerekirse, renkli bilgi ekranının altında radyo ve telefon kumandaları, onun da altındaysa klima kumandaları mevcut. Bu kadar basit. En önemli kumandalarsa bu ekranın sol tarafında ve sürücüyeye yakın olacak şekilde yukardan aşağıya dizilmişler. Sürüşle ilgili bu düğmelerden en üstte olanı "sport" tuşu. Bu tuş otomatik şanzımanın vites geçişlerini hızlandırıyor. Onun altında sırasıyla kış modu, park sensörü ve MSP (ESP'nin Maserati'deki adı) düğmeleri var.



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



Senfonik ses

Sürüş pozisyonu ve koltukları rahat olan otomobilde kontak anahtarını çevirdiğinizde kulağı dolduran dolgun ses, sürüşün keyifli geçeceğinin göstergesi gibi. Yol yaptıkça motorun güçlü, fakat yırtıcı olmayan bir karaktere sahip olduğu ortaya çıkıyor.

Gaz pedalında 405 HP'lik gücü ve 460 Nm'lik torku hissedememek ilk başta üzücü gelse de, bunu değiştirmek bir düğme kadar uzağınızda. Orta konsolda bulunan "sport" düğmesine basmak otomobilin gaz pedalı tepkilerini canlandırıyor. Normal kullanımda gaz pedalı yüzde 40'lık bir gaz pedalı hareketi, gaz kelebeğine yüzde 70 olarak yansırken; "sport"ta gaz pedalına aynı şekilde bastığınızda bu hareket gaz kelebeğine yüzde 100 kadar yansıyor.

5.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma zamanı ve 285 km/s'lik maksimum hız aslında bu otomobilin yeteneklerinin anlaşılması için yeterli. Tamam, belki eski Maserati GranSport 0-100 km/s hızlanmada 0.3 saniye daha başarılı. Fakat bunun GranTurismo için bir önemi yok. 6 ileri oranlı tork konvertörlü şanzıman vites geçişleri hem otomatik kullanımda,

hem de manuel kullanımda çok yumuşak, çabuk ve pürüzsüz. Manuel kullanımda vitesleri vites kolundan değiştirebilmek mümkün olsa da, asıl keyif direksiyon arkasındaki kulakçıklarla yapılan vites değişimlerinde ortaya çıkıyor. Fren pedalı biraz hissiz olsa da, durma mesafesi başarılı ve üretici firma Brembo disklerle, Feredo kaliperlere sahip otomobilin 100-0 km/s fren mesafesini 35 metre olarak açıklıyor. Ön-arka dağılımı yüzde 49-51 olan GranTurismo etkileyici yol tutuş özellikleri gösteriyor. Hızlı virajlarda nötr karakterini uzun süre koruyan otomobil, viraj içinde yapılan gaz pedalı hareketlerine -eğer elektronik sürüş destek sistemi MSP kapalıysa- arkasını hafifçe kaydırarak cevap veriyor.

Sonuç

Bu otomobilin ismi her şeyi açıklıyor: GranTurismo. Yani konfor yanı ağır basan lüks gezinti coupe'si. Süspansiyon sistemi sıkıca, fakat belinizi ağrıtaacak kadar sert değil. Direksiyon sistemi de aynı şekilde. Yeterince çabuk, fakat bıçak kadar keskin değil ve konforlu. Sonuç olarak GranTurismo; hayattan ve otomobillerden zevk almanızı sağlayacak, sadece kullanırken değil, seyrederken bile mutlu olunabilecek bir otomobil.



*ANALOG SAAT
MASERATI
KLASIĞI. VİTESLERİ
DİREKSİYONDAN
DEĞİŞTİREBİLMEK
MÜMKÜN*





Maserati GranTurismo

Fabrika verileri

Motor: 4244 cc, V8 silindirli, 32V
Maks. güç: 405 HP @ 7100 d/d
Maks. tork: 460 Nm @ 4750 d/d
Maks. hız: 285 km/s
0-100 km/s: 5.2 sn
Boyutlar (u / g / y): 4881 / 1847 / 1453 mm
Boş ağırlık: 1880 kg
Bagaj hacmi: 260 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): 21.5 / 10.0 / 14.3 lt/100 km
Baz fiyat: 219.000 Euro (3 Temmuz 2009)

+ Tasarım, konfor-performans dengesi

- Fiyat

AİLE KAMYONETİ

Bağımsız arka süspansiyon sistemine sahip Actyon Sports, diğer pick-up'lardan farklı olarak aile kullanımına uygun sarsıntısız bir sürüşe sahip.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Son dönemde yollarda pick-up segmenti araçların oranlarının arttığı bir gerçek. Bu segmentte, yeni olmasına rağmen varlığını hissettiren bir markaysa Ssang Yong. Yollarda eskiye göre daha sık görülmeye başlanan Ssang Yong'un pick-up'ı Actyon Sports, tüketiciler tarafından merak edilse de distribütör firma Şahsuvaroğlu'nun basınla ilişkiler konusunda yetersiz kalması bu aracın şimdiye kadar test ve sürüş izlenimi tarzında bir incelemesinin yapılmamış olmasındaki en büyük etken. Ssang Yong Actyon Sports'un 4x2 ve 4x4 çekişli versiyonları 5 ileri manuel veya 6 ileri otomatik şanzımanla alınabiliyor. Bu sayfalarda görülen araç ise 35.469 TL'lik fiyata sahip, baz versiyon olarak tanımlayabileceğimiz (sonradan eklenen ütü kapalı kargo bölümü hariç) 4x2, manuel şanzımanlı Ssang Yong Actyon Sports M200 XDI 4x2 MT.



141 HP GÜÇ VE 310 NM TORK ÜRETEN TURBODİZEL MOTOR BU ARAÇ İÇİN GAYET YETERLİ VE ÇEKİŞ SIKINTISI YAŞATMIYOR.

Sıra dışı tasarım

Actyon Sports, özellikle farklı burun tasarımı ile trafikteki birçok araçtan ayrılıyor. Sert ve sivri çizgisiyle “köpekbalığı” gibi yırtıcı görünen aracın iç mekanı daha tutucu çizgilere sahip. Dairesel havalandırma ızgaraları Hyundai Coupe'yi anımsatan Actyon Sports'un ön konsolunda ticari araçların çoğunda rastlayamayacağımız yumuşak ve kalite hissi gayet iyi bir plastik malzeme kullanılmış. Eşya gözleri ile kullanışlılığı artırılmış iç mekanda anlaşılması zor bir birim yok. Flaşörün bulunduğu bölüm oturma pozisyonuna bağlı olarak direksiyon simidi tarafından biraz perdelse bile bu fazla bir sorun teşkil etmiyor. Arka koltukların oturma pozisyonu da pick-up sınıfının iyi örnekleri arasında.

2.0 dizel motor yeterli ve yumuşak karakterli

Gelelim motora... Genelde 2.5 litrelik veya 3.0 litrelik turbodizel motorları görmeye alışık olduğumuz pick-up sı-



nısında Actyon Sports 2.0 litrelik turbodizel ile mücadele ediyor. Bu nedenle ilk başta bir önyargı oluşsa da endişelenmeye gerek yok. Çünkü 1998 cc'lik motor, 141 HP gücü ve 310 Nm torku ile görevini başarıyla yerine getiriyor ve en azından 2.5 litre silindir hacmine sahip rakiplerinden geri kaldığı söylenemez. 310 Nm'lik maksimum torkun 1800-2700 d/d arasında sunulması aracın esnek bir karaktere sahip olmasında pay sahibi. İlk çalıştırma anında biraz gürültülü çalışan motor; yola çıkılınca ve ısındığında sarsıntısız şekilde devam ediyor ve

1929 kg'lık boş ağırlıkla rahatlıkla baş edebiliyor. Vites yolları biraz uzun olsa bile rahat geçişlere sahip olması kullanımı kolaylaştıran bir etken.

Actyon Sport'u diğer pick-up'lardan ayıran en önemli nokta sürüş karakteri. Bunun nedeniye arka süspansiyon sisteminde saklı. Ülkemizde şehirlerde sıkça görsek de, pick-up'lar aslında görev aracı olarak tasarlanırlar ve buna uygun olarak arkada sabit akslı, yaprak yaylı süspansiyon sistemlerine sahipler. En önemli avantajı sağlamlık ve basitlik



olan yaprak yaylı süspansiyon sistemleri sivil kullanımda en ufak tümseklerde bile "hoplamalara" neden olarak sürüş konforunu azaltır. Özellikle de kargo bölümü boşken... Actyon Sports'ta ise rakiplerinden farklı olarak arkada 5 kollu, bağımsız süspansiyon sistemine yer verilmiş olması konforu ve yüksüz kullanımda arka tekerleklerin traksiyonunu arttırmış. Bu özellikle yükten çok, insan taşıyan kullanıcılar için önemli. Çünkü günümüzde pick-up'lar genelde şehir içi kullanımında hava atmak için kullanılıyor ve yükten çok insan taşıyorlar.

viyede olan Actyon Sports, Mitsubishi L200 4x2, Isuzu D-Max 4x2 gibi rakiplerinden ise yaklaşık 5.000 TL daha ucuz. Sınıfı için makul standart donanım (ABS, otomatik klima, kargo bölümü kaplaması vs.) sahip olan araç; yük taşıma ihtiyacı olan, ama aile kullanımında konfordan ödün vermek istemeyen kullanıcıların beklentilerini rahatlıkla karşılayacaktır. Aracın 711 kg'lık taşıma kapasitesi (bu sınıfta ortalama taşıma kapasitesi 1000 kg civarında) ve 6.2 metrelik dönüş yarıçapıysa rakiplerinden geride olan özellikleri.

5 KOLLU BAĞIMSIZ ARKA
SÜSPANSİYON SİSTEMİ
SÜRÜŞ KONFORUNU
İYİLEŞTİRİYOR.

Sonuç

Fiyat olarak Ford Ranger 4x2, Nissan Pick-up 4x2 gibi rakipleriyle benzer se-

Mercedes-Benz ML 320 CDI

Fabrika verileri

Motor: 1998 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç: 141 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: 310 Nm @ 1800-2700 d/d
Maks. hız: 161 km/s
0-100 km/s: 14.96 sn
Boyutlar (u/g/y): 4965 / 1900 / 1755 mm
Boş ağırlık: 1929 kg
Kargo alanı (u/g/y) : 1275 / 1600 / 525 mm
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): 11.1 / 6.2 / 8.0 lt/100 km
Baz fiyat: 35.469 TL (29 Haziran 2009)

- + Konforlu sürüş, motor
- Taşıma kapasitesi, dönüş çapı





Düşük maliyet ve çevrecilik ön planda

Bosch tarafından iki yılda bir düzenlenen uluslararası otomotiv basın toplantısı, Haziran ayında Boxberg'de gerçekleştirildi. Sunumların ardından Bosch'un yeni teknolojilerini deneme fırsatı bulduğumuz etkinlikte, güvenliğin yanı sıra çevreci teknolojilere de büyük önem verildiği vurgulandı.

Yazı: Emre Anamur / Boxberg-Almanya



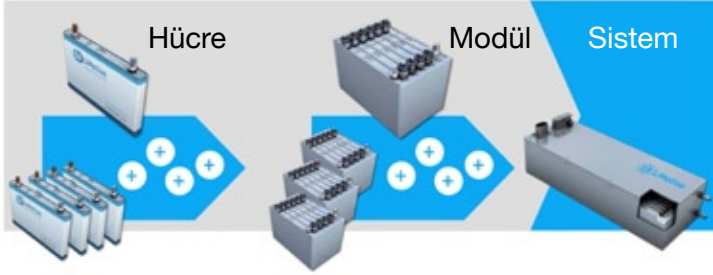
Alman Bosch markasının Boxberg'deki tesislerinde düzenlendiği ve 30 ülkeden 200'ün üzerinde gazetecinin katıldığı etkinlikte gerçekleştirilen yönetici sunumlarında; daha düşük yakıt tüketimi, daha düşük maliyet ve elektrikli otomobilin geleceği konuları ön plandaydı.

Elektrikli otomobile giden yol

Bosch Otomotiv Grubu Başkanı Dr. Bernd Bohr'un sunumu bu konudaydı. Bohr, Bosch'un elektrikli otomobile giden yolun hibrid teknolojisinden geçtiğini belirtti ve içten yanmalı motorun hakimiyetinin, önümüzdeki 20 yıl süreceğini aktardı. Buna karşın, hibrid teknolojili otomobillerin hızla yayılacağını tahmin ettiklerini açıklayan Bohr, tam elektrikli araç için Ar-Ge çalışmalarına çok önemli bütçeler ayırdıklarını ve geleceği lityum iyon pilde gördüklerini belirtti. Bohr, şu an için çok ağır ve çok maliyetli olan bu pillerin, yapacakları geliştirmeler sonrasında, zaman içerisinde çok daha makul ağırlık ve fiyatlara ulaşacağını vurguladı. Bosch Otomotiv Grubu Başkanı, Bosch'un 2010 başında hibrid otomobil seri üretimine, 2011 yılında ise lityum iyon pil seri üretimine geçeceğini açıkladı.



Hücreden sisteme



Lityum iyon pil teknolojisi

Samsung SDI ile Bosch ortaklığında kurulan bir şirket olan SB LiMotive'in Kıdemli Başkan Yardımcısı Dr. Joachim Fetzer, yaptığı sunumda lityum iyon pil teknolojisine değindi. Bu teknoloji sayesinde otomobillerin, sadece şarj edilmiş pil gücüyle yol alabileceklerini ifade eden Fetzer, enerji depolamanın en verimli yolunun lityum iyon piller olduğunu belirtti. Şu an piyasadaki hibrid araçların nikel metal piller kullandığını anımsatan Fetzer, lityum iyon pillerin daha uzun ömürlü ve daha yüksek enerji yoğunluğuna sahip olduğunu açıkladı. Üzerinde çalıştıkları konunun, lityum iyon pillerin ağırlığının ve maliyetinin düşürülmesi olduğunu vurgulayan Fetzer, geliştirdikleri pillerin ömrünün 12 yıl olacağını ve tekrar tekrar şarj edilerek, bir otomobili toplam 250 bin kilometre boyunca hareket ettirebileceğini söyledi. Fetzer, gazetecilerden gelen bir soru üzerine, pillerin yüzde 90 oranında geri dönüşümlü olacağını belirtti.

100 km'de 3 lt tüketim hayal değil

Bosch Otomotiv Benzin Sistemleri Başkanı Wolf-Henning Scheider, yaptığı sunumda çevreci otomobillere değindi. Önümüzdeki yirmi yıl boyunca, otomobillerde dizel ve benzinli motorların egemenliğinin süreceğini vurgulayan Scheider, bu motorların şimdikinden çok daha ekonomik hale geleceğini, benzin ve dizel motorlarının yakıt tüketimlerinin yüzde 25-30 oranında azaltılabileceğini söyledi. Birkaç yıl içinde sadece 3 litre yakıtla 100 kilometre yol alabilen standart kompakt ve orta sınıf seri otomobillerin piyasaya çıkacağını söyleyen Scheider, bunun yolunun da hibrid, start-stop ve enerjinin geri kazanımı teknolojilerinden geçtiğini belirtti.

BOSCH BASIN TOPLANTISINDA ÇEVRECİ TEKNOLOJİLER ANLATILDI.



LPV Hindistan'da başarılı

Bosch'un LPV (Low Price Vehicle-Düşük Fiyatlı Araç) projeleri konusunda bilgi veren Bosch Otomotiv Hindistan Benzinli Sistemler Satış Direktörü Sandeep N, Hindistan'ın yüzölçümünün Avrupa'nın yüzde 75'i kadar olduğunu ama nüfusunun Avrupa'nın iki katından daha yüksek olduğunu belirterek başladığı konuşmasında, Hindistan'da insanları araç sahibi yapmanın yolunun LPV'den geçtiğini vurguladı. Tata Nano'nun bunun en iyi örneği olduğunu söyleyen direktör, LPV'nin ucuz ve eski teknoloji anlamına gelmediğini, Bosch'un geliştirdiği düşük maliyetli ama modern enjeksiyon sistemleri sayesinde, uygun fiyatlı ve son derece verimli araç olduğunu kaydetti. Sandeep N, Bosch'un uzun yıllardır off-road uygulamaları için tek silindirli dizel pompalar ürettiğini ve bu konuda önemli bir deneyimi bulunduğunu vurguladı ve Bosch mühendislerinin; bu teknolojide boyut, ağırlık, işletim kolaylığı, sağlamlık ve maliyet konularında uzman olduklarını söyledi.

Bir yılın ardından...

Bildiğiniz gibi derginiz e-otodergi'nin motorsporları ve fotoğraf editörü olarak her ay buradan motorsporlarındaki son gelişmeleri değerlendiriyorum. Fakat bu ay bildiğiniz gibi birinci yaş günümüzü kutladığımız şu sayımızda, ben de duygularımı sizlerle paylaşmak istiyorum.

Sevgili dostum Emre Anamur ile birlikte çalıştığımız ve maddi açıdan kötü anılarla ayrıldığımız son iki dergi deneyimimizin ardından bir süre istirahate çekilmişti. Bu zorunlu tatil dönemlerimizi geçirirken bir gün cep telefonum çaldı, karşımdaki Emre'ydi. Bana Tarık Akgün ile hayata geçirdiği yeni projeleri e-otodergi hakkında kısa bir referans verdikten sonra bir yerde buluşup bu konu hakkında konuşmak isteğini söylemişti. Seve seve bu teklifi kabul ettikten sonra ertesi gün Emre, Tarık ve ben derginiz e-otodergi'nin ilk toplantısını yapmaya başlamıştık bile. Daha sonra birbiri ardına çıkardığımız, bu okuduğunuz dahil 13 sayıyı deviriverdik bile. Zaman o kadar çabuk akıp geçmiş ki biz bile test

çekimlerinde bir araya geldiğimiz vakitlerde hep bunu söyleyip duruyoruz.

13 sayıyı geride bıraktık. Arkamızdan "beceremezler" "kim okuyacakmış e-dergi'yi" "tutmaz o proje" söylemleriyle atıp tutanlara rağmen, her ay artan okuyucu sayımızla birlikte inandığımız yolda emin adımlarla ilerlemeye devam ediyoruz. Bundan sonra sizlerden aldığımız destekle aynı yolumuzda yürüyeceğiz. Basılı otomotiv dergilerinin kapandığı ya da topun ağzında oldukları şu dönemde ne mutlu ki, kendi kurduğumuz e-otodergi'de böyle bir stresten uzak yayın hayatımızı sürdürüyoruz. Umut ediyorum ki sevgili Emre'nin yazılarında belirttiği gibi 100.000 okuyucunun dergimizi takip ettiği sayılarda da siz değerli okuyucularımızla bir arada olacağız...

Arkamızdan atıp tutanlara ve bizi kösteklemeye çalışanlara rağmen...

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Pist'te ikinci raund Körfez'deydi

Altı ayaktan oluşan 2009 Türkiye Pist Şampiyonası'nın ikinci ayağı 27-28 Haziran tarihlerinde İstanbul Otomobil Kulübü (İMK) organizasyonu ile İzmit Körfez Pisti'nde gerçekleştirildi.

Super Grup ve Maxi Grup kategorilerindeki şampiyona yarışlarının yanı sıra Amatör Pist Grubu, Safari Cup ve Porsche GT Cup yarışları da İzmit Körfez Pisti'nde start aldı. Sıralama turlarının ardından, 15 turluk Safari Cup 1.yarışı ve sonrasında da 18 turluk Porsche GT Cup 1.yarışı start aldı. Safari Cup 1.yarışı sonunda sıralama turunda da en iyi zamanı yapan Ekrem Vardar birincilik kürsüsündeki yerini aldı. Vardar'ı, sıralama turunda da takip eden Fatih Ayhan ikinci sırada izledi. 1.yarışın üçüncülük kürsüsündeki isim ise Hasan Tansu oldu. Porsche GT Cup 1.yarışındaki mücadeleyi ise Yadel Osman ilk sırada tamamladı.

Heyecan iki gün boyunca devam etti

28 Haziran Pazar günü Türkiye Pist Şampiyonası'nın 18 tur üzerinden gerçekleştirilen 1.yarışın genel klasmanında 90 Autoacademy pilotu Isaac Tutumlu birincilik kürsüsünde yerini aldı. Grup Maxi'nin ilk iki sırasında Isaac Tutumlu ve Ümit Ülkü yer alırken, üçüncü sıradaki isim ise 90

Autoacademy pilotu Cenk Ceyişakar oldu. Super Grup'un birincisi Aytaç Biter olurken, ikinci sırada Cengiz Artam, üçüncü sırada ise Safari Motorsporları pilotu Eytan Halfon yer aldı. Günün ikinci yarışında ise yoğun yağmur yağışı altında büyük mücadele içinde geçti ve genel klasmandaki isimler değişmedi. Maxi Grup ve Super Grup'un da ilk üç sırası ilk yarışın sıralaması ile aynı oldu. Porsche GT Cup'ın, 18 turluk ikinci yarışında Cenk Ceyişakar rakiplerine geçit vermeyerek birinci sıradaki yer alarak damalı bayrağı ilk gören pilot olmayı başardı. Podyumun ikinci ve üçüncü basamaklarına ise Kerem Güven ve Mürşit Unat çıktı.



Button İstanbul Park'ta gelenekleri yıktı

Bu sezon adeta fırtınalar estiren Jenson Button, İstanbul Park'ta da zafere ulaşarak Felipe Massa'nın üç kez ardarda yarış kazanma serisine ve pole pozisyonunda start alanın galip gelme geleneğine son verdi.

Yazı: Gürkan Çağlar





Mark Webber bu sezon ikinci kez İstanbul Park'ta podyuma çıktı.



Vettel pole pozisyonunda start aldı ama üçüncü sırada finiş geldi.

Ülkemizde düzenlenen beşinci Formula 1 yarışından önce 6 Haziran Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı Red Bull takımından Sebastian Vettel elde ederken, genç Alman pilotu Brawn GP'den Jenson Button ve Rubens Barrichello takip ettiler. Son üç yılda elde ettiği zaferlerle İstanbul Park'ın kralı olarak anılmaya başlayan Felipe Massa, bu kez ilk sırayı elde edemedi. Ferrari'nin Brezilyalı pilotu sıralama turlarında ancak yedinci olabildi. Geçen yılın şampiyonu Lewis

Hamilton ise oldukça kötü geçirdiği sezona İstanbul'da da devam ederek 16. sırada start almaya hak kazandı.

Yarış öncesi takımların büyük zirvesi

7 Haziran Pazar günü İstanbul Park Pisti'nde koşulacak büyük mücadele öncesinde Formula 1 Takımlar Birliği (FOTA) üyeleri sporun geleceğini masaya yatırmak üzere biraraya geldi. Toyota'nın Motorhome'unda yapılan toplantıya iki takımın pilotları hariç tüm

sürücüler ve FOTA üyesi sekiz ekibin takım patronları katıldı. Bu toplantıda ağırlıklı olarak FOTA ile FIA arasında yaşanan uyuşmazlık ve sürücülerin buna bağlı olarak gelecek sezona ait belirsizlikleri gündeme getirdiği belirtildi. Hatta bir ara FOTA'ya bağlı olan bu ekiplerin FIA'ya bir gözdağı verme mahiyetinde İstanbul Park'taki yarışta start almaya cıkları kulaktan kulağa yayılsa da sonradan bunun bir dedikodudan öteye geçmediği anlaşıldı.

RED BULL TAKIMI, PİLOTLARI VETTEL VE WEBBER İLE BU SEZON ZİRVEDE BRAWN GP'Yİ EN ÇOK ZORLAYAN TAKIM GÖRÜNTÜSÜ VERİYOR.



Jarno Trulli yarışta elde ettiği dördüncülüğten memnundu.

Vettel'in hatası Button'a yaradı

Yarışa pole pozisyonunda başlayan Red Bull'dan Sebastian Vettel ilk turda hızlı bir sağ virajda dışa açılması yüzünden liderliği şampiyona lideri Jenson Button'a kaptırdı. Bu avantajını iyi kullanan Jenson Button, kalan turlarda da aradaki farkı açarak yedi yarışta altı birincilikle Michael Schumacher'in 2001 sezonundaki rekorunu ele geçirdi. Red Bull takımından Mark Webber de ikinci sırada finişe gelirken, Sebastian Vettel takımının belirlediği üç pit stop stratejisi sonrasında damalı bayrağı üçüncü sırada geçti. Brawn GP takımından Rubens Barrichello açısından yarış kötü bir start ile başladı. Aracının kalkış kontrol siste-

minde oluşan arızadan dolayı rakiplerine nazaran daha yavaş bir start almak zorunda kalan Barrichello, bir anda 13. sıraya kadar geriledi. Brezilyalı pilot kalan turlarda atak bir pilotaj sergilese de aracından oluşan motor arızası sebebiyle yarışa veda etmek zorunda kaldı. Jarno Trulli ve Nico Rosberg de dördüncü ve beşinci sırada yarış noktalandılar. Son üç yıldır bu pistte kazandığı zaferlerle dikkat çeken Felipe Massa ise bu sene güçlenen rakiplerinin hızına ayak uyduramadı ve finiş çizgisini altıncı sırada geçti. Yarışın puan barajındaki son iki sırasında ise Robert Kubica ve Timo Glock yer aldılar.



Son üç yılın galibi Massa bu sene Rosberg'in ardından altıncılıkta kaldı.



Yenilenen aracı ile Robert Kubica, finiş yedinci sırada geldi.

İSTANBUL PARK PİSTİ'NDE BEŞİNCİ KEZ DÜZENLENEN FORMULA 1 YARIŞINA 32.000 BİLETLİ İZLEYİCİ GELDİ.



FOTA üyesi takımlar yarış öncesi sporun geleceği için toplandılar.



TRT'nin düzenlediği pilotlar imza gününe seyirci ilgisi yoğunlu.

Yarışa ilgi beklenenden azdı

Bu yıl ING Bank sponsorluğunda düzenlenen Türkiye Grand Prix'sine olan seyirci ilgisinin, geçen yıllara oranla azaldığı gözlemlendi. Bazı tribünlere boş kaldığı için brandalar çekilirken, yurt dışından da yarışı izlemeye gelenlerle birlikte pistte toplam 32 bin kişinin yarışı izlediği açıklandı. İstanbul Park yetkilileri tarafından yapılan açıklamada, 30 bin bilet satıldığı, VIP'ye gelenlerle birlikte seyirci sayısının 32 bini bulduğunu bildirildi. F1'in patronu Bernie Ecclestone ise yarıştaki seyirci azlığının tamamen pazarlama eksikliğinden kaynaklandığını düşündüğünü söyledi. Rahatsız olduğu için İstanbul'a gelemeyen ve yarışı Londra'daki malikanesinde izleyen Ecclestone "Bir an önce Türk Başbakan ile görüşüp bu konuyu masaya yatırmam gerekiyor. Kendisiyle pistin geleceği hakkında konuşmalıyız. Yarışı pazarlamadıkları açık" şeklinde konuştu.



Pilotlar yarış öncesi resmi geçitte boş tribünleri selamladılar.



Vettel'in tribünlerdeki bayan hayranları dikkat çekti.



ING kızları pistte yarış öncesi bayraklarla ilgi topladı.

F1 İstanbul GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Jenson BUTTON	Brawn GP	1 saat 26:24.848
2. ....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 6.714
3. ....Sebastien VETTEL	Red Bull-Renault	+ 7.461
4. ....Jarno TRULLI	Toyota	+ 27.843
5. ....Nico ROSBERG	Williams Toyota	+ 31.539
6. ....Felipe MASSA	Ferrari	+ 39.996
7. ....Robert KUBICA	BMW Sauber	+ 46.247
8. ....Timo GLOCK	Toyota	+ 46.959

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1. ....Jenson BUTTON	61
2. ....Rubens BARRICHELLO	35
3. ....Sebastien VETTEL	29
4. ....Mark WEBBER	27,5
5. ....Jarno TRULLI	19,5
6. ....Timo GLOCK	13
7. ....Nico ROSBERG	11,5
8. ....Felipe MASSA	11

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1. ....Brawn GP	96
2. ....Red Bull-Renault	56,5
3. ....Toyota	32,5
4. ....Ferrari	20
5. ....McLaren Mercedes	13
6. ....Williams Toyota	11,5
7. ....Renault	11
8. ....BMW Sauber	8

Red Bull şov yaptı

Son kez Silverstone'da düzenlenen F1 İngiltere GP'sinde ilk iki sırayı Red Bull pilotları Vettel ve Webber paylaştılar.

Yazı: Gürkan Çağlar



20 Haziran Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında Sebastian Vettel Türkiye'nin ardından Silverstone'da da pole pozisyonunu kazanarak bu sezon ikinci kez ön sırada yarışa başlama hakkını elde etti. Vettel'in takım arkadaşı Mark Webber ise son turunda ikinci sektörde hata yapınca ancak üçüncü sırayı alabildi. Brawn GP'den Rubens Barrichello ise iki Red Bull pilotunun arasına girmeyi başararak ilk çizgide kendisine yer buldu. Vettel pole pozisyonu kazanmasının ardından takım olarak harika bir haftasonu geçirdiklerini söylerken, bunun ertesi gün de devam edeceğinden emin olduğunu açıkladı. RB5'in yeni parçaların eklenmesi ve güncellemeler sayesinde çok daha güçlü hale geldiğini belirten Alman sürücü, "sezonun ikinci galibiyetini hedefliyoruz" dedi.

Yarışa Vettel damgasını vurdu

Ertesi gün yapılan yarışta pole po-

zisyonunda yarışa başlayan Vettel, startla birlikte ilk viraja ön sırada girdi. Sonraki her turda ardında yer alan rakipleriyle arasındaki farkı açan Alman pilot, damalı bayrağı takım arkadaşı Mark Webber'in önünde geçmeyi başardı. Yarışta podiyumun üçüncülük basamağına ise Brawn GP takımının Brezilyalı pilotu Rubens Barrichello çıktı. Bu sezon uygulamaya konulan KERS sistemini kullanan tek takım olan Ferrari'den Felipe Massa, finiş çizgisini dördüncü sırada geçerek Silverstone Pisti'nden 5 puan çıkardı. Williams takımından Nico Rosberg yarışı beşinci sırada tamamlarken, Şampiyona lideri Jenson Button kendi evindeki yarışın son bölümünde pite geç girerek birkaç sıra kazandı ve yarışı altıncı sırada tamamladı. Jarno Trulli ve Kimi Raikkonen de puan barajının son iki sırasındaki pilotlar oldular. Yarışta en hızlı turu 1.20.735'lik zamanı ile Sebastien Vettel atarken, Kovalainen ve Bourdais yarış dışı kaldılar.



İngiltere'nin podiyumunda bu kez Red Bull takımının hakimiyeti vardı.



Mark Webber bu sezon üçüncü kez ikincilik elde etti.



Barrichello, Brawn GP'nin podiyumda yer alan tek ismi oldu.



Felipe Massa dördüncü olarak sezonun en iyi derecesini yaptı.

F1 İngiltere GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 .....Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	1s 22:49.328
2 .....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 15.188
3 .....Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+ 41.175
4 .....Felipe MASSA	Ferrari	+ 45.043
5 .....Nico ROSBERG	Williams-Toyota	+ 45.915
6 .....Jenson BUTTON	Brawn GP	+ 46.285
7 .....Jarno TRULLI	Toyota	+ 1:08.307
8 .....Kimi RAIKKONEN	Ferrari	+ 1:09.622

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1 .....Jenson BUTTON	64
2 .....Rubens BARRICHELLO	41
3 .....Sebastian VETTEL	39
4 .....Mark WEBBER	35.5
5 .....Jarno TRULLI	21.5
6 .....Felipe MASSA	16
7 .....Nico ROSBERG	15.5
8 .....Timo GLOCK	13

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1 .....Brawn GP	105
2 .....Red Bull Renault	74.5
3 .....Toyota	34.5
4 .....Ferrari	26
5 .....Williams-Toyota	15.5
6 .....McLaren Mercedes	13
7 .....Renault	11
8 .....BMW Sauber	8

Bu kez kazanan Hirvonen oldu

Dünya Ralli Şampiyonası'nın yedinci yarışı olan Akropol Rallisi'nde zafere Ford takımından Mikko Hirvonen ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Rallinin ilk gününde lider durumda bulunan takım arkadaşı Jari Latvala'nın son etapta yoldan çıkarak zaman kaybetmesiyle liderliğe yükselen Hirvonen, bu yerini son etaba kadar korumayı başardı. İkinciliği Citroen Junior Team'in genç Fransız pilotu Sebastien Ogier elde ederken, Jari Latvala da podiumun son basamağına çıkan isim oldu. Sezona fırtına gibi girdikten sonra, İtalya Rallisi'nde dördüncü olan şampiyona lideri Sebastian Loeb, yedinci özel etapta takla atan otomobili ağır hasar gördüğü için yarıştan çekilmek zorunda kaldı. Loeb'ün takım arkadaşı Daniel Sordo da bir kayaya çarparak yarış dışı kaldı. Sezonun ilk 5 yarışını kazanan, ancak son iki yarışta zafere ulaşamayan Sebastian Loeb, Akropol Rallisi'nin ardından da Şampiyona liderliğini korudu. İkinci Mikko Hirvonen ise liderle arasındaki farkı 7



Jari Latvala zorlu geçen yarışta üçüncü olarak podyuma çıktı.



Petter Solberg ikinci giderken süspansiyonu kırılınca yarış dışı kaldı.

puana indirerek şampiyonluk umutlarını artırdı. Munchi's Ford takımından Federico Villagra Ford Focus WRC'si ile dördüncü sırada finişe ulaşırken, Conrad Rautenbach genel klasmanda beşinciliği elde etti. Ralliyi ikinci gün genel klasmanda ikinci sırada sürdüren Petter Solberg, Citroen Xsara WRC'sinin sol ön süspansiyonun kulesinden çıkması nedeniyle yaklaşık 2 dakika kaybetti ve genel klasmanda 3. sıraya geriledi. Daha sonra Solberg'in takımı Norveçli pilotun yarıştan çekildiğini açıkladı. Yunanlı pilot Lambros Athanassoulas son güne PWRC'de lider giren Nasesr Al-Attiah'ı son gün yaptığı atakla geçerek PWRC kategorisinde zaferi elde etti.

Hirvonen: "Mükemmel bir haftasonuydu"

Yarıştan bu sezon ilk galibiyetini kaza-

nan Mikko Hirvonen: "Başında çok zor görünüyordu, ama işler yolunda gitti, mükemmel bir hafta sonuydu. Hiç hatasız ve lastik patlatmadan akıllıca bir sürüş oldu. Yarıştan önce problem yaşamazsak yolunda gideceğini düşünmüştük. Takım için harika oldu. Şimdi yine oyundayız, zamanlama bundan daha iyi olamazdı" şeklinde konuşurken, ilk Dünya Ralli Şampiyonası podyum finişini yapan genç Sebastien Ogier de: "Mükemmeldi. Bu hafta sonu tamamen koruma ile alakalıydı. Hiç hata yapmadık ve otomobile ve lastiklere dikkat ettik. Bütün hafta sonu sadece bir lastik patlattık ve otomobil mükemmel gitti. Bundan daha iyi bir sonucu umamazdım." açıklamasını yaptı.



Genç Sebastien Ogier Akropol'de kariyerinde ilk kez podyuma çıktı.

AKROPOL RALLİSİ HER ZAMAN OLDUĞU GİBİ BU SENE DE KIRICI TOPRAK ETAPLARI İLE PİLOTLARI ÇOK ZORLADI.

Ege Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	4:09:42.5
2.	Sebastien OGIER - Julien INGRASSIA	Citroen C4 WRC	4:10:55.4
3.	Jari-Matti LATVALA – Miikka ANTTILA	Ford Focus WRC	4:11:27.5
4.	Federico VILLAGRA - Jose DIAZ	Ford Focus WRC	4:13:30.8
5.	Conrad RAUTENBACH - Daniel BARRITT	Citroen C4 WRC	4:13:42.3
6.	Khalid AL QASSIMI – Michael ORR	Ford Focus WRC	4:16:46.8
7.	Mats OSTBERG - Jonas ANDERSSON	Subaru Impreza	4:22:07.4
8.	Lambros ATHANSOULAS – N. ZAKHEOS	Skoda Fabia S2000	4:22:30.1

Hirvonen zaferleri ikiledi

BP-Ford takımının Fin pilotu Mikko Hirvonen bu sezon şampiyona takvimine alınan Polonya Rallisi'nde sezonun ikinci galibiyetini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sebastian Loeb'ün son iki rallide puan kaybetmesiyle zirve için iştahlanan Mikko Hirvonen, Polonya Rallisi'nde kazandığı bu zaferle şampiyonada lider durumda bulunan Fransız rakibi ile arasındaki puan farkını bire indirdi. Citroen takımının İspanyol pilotu Dani Sordo'nun ikinci olduğu rallide Stobart takımı adına mücadele eden Henning Solberg de üçüncü sırada yarışı tamamladı. Günün son seyirci süper özel etabında ise yarışın büyük sürprizini Jari Latvala gerçekleştirdi. Finli pilot 2.5 kilometrelik son özel etaba genel klasmanda üçüncü sıradaki Sordo'nun 53.1 saniye önünde ikinci sırada start aldı. Ancak Ford Focus WRC'si ile etap içinde metal bariyerlere çarparak ağır hasar alan Latvala yarış dışı kaldı. Finli pilotun bu abandonesiyle Dani Sordo ve Henning Solberg de genel klasmanda bir sıra yukarı yükseldiler. Şampiyonada lider durumda bulunan Sebastien Loeb ise ilk gün dördüncü özel etapta sağ hızlı bir virajın içinde gizli bir ağaç köküne çarparak yoldan çıkarak

yarışa devam edemedi. Superally kuralı ile ikinci gün ralliye devam eden Fransız pilot, atak pilotajı ile yarışın sonunda yedinci sırada finişe gelerek 2 puan ile Polonya Rallisi'nden ayrıldı. Fransız pilotun önceki İtalya ve Yunanistan rallilerinde puansız ayrılmasının ardından bu yarışta aldığı 2 puanla liderliği Hirvonen'e kattı. Bu arada 20 yaşındaki Hollandalı pilot Kevin Abbring, Polonya Rallisi'nde Renault Clio R3 ile JWRC'de zafer elde eden en genç pilot oldu. Şampiyonanın bundan sonraki rallisi 31 Temmuz- 2 Ağustos tarihleri arasında yapılacak olan Finlandiya Rallisi olacak.

Malcolm Wilson Latvala'ya destek çıktı

Polonya Rallisi'nin son etabında kaza yaparak Ford takımında büyük bir hayal kırıklığı yaratan Jari Latvala, yarışın ardından kendisini takımdan kovarlarsa bunu anlayışla karşılayacağını söyledi. Ford Takımı Direktörü Malcolm Wilson ise, Jari-Matti Latvala'nın gelecek Dünya Ralli Şampiyonası yarışı olan Finlandiya Rallisi'nde takımda yer alacağını açıkladı. Latvala'nın öğrenme sürecinin beklenenden biraz daha uzun sürdüğünü de söyleyen Wilson: "Her hata yaptığında farklı bir durumda oluyor, ama kesinlikle söylemeliyim ki, hiç tartışmasız bu onun kariyerinin en büyük hatası. Halen olayın şokundayım. Süper özel etapta

tam önümde olanları görmeyi beklemiyordum. Gözlerime inanamadım. Hepimizin yaşadığı şoku tahmin edebilirsiniz. Jari-Matti'ye uzun süredir yatırım yapıyoruz. İtalya'da iyi bir gelişim gösterdi, ama ne yazık ki burada yine başa döndüğümüz görülüyor. Bu durum markalar şampiyonasını çok daha zor hale getirdi, ama hiçbir şeyi göz ardı edemezsiniz. Sebastien'in iki ralli arka arkaya kaza yapacağını kim düşünürdü" şeklinde konuştu.



Henning Solberg, uzun aradan sonra podyumda finiş gördü.



Dani Sordo, Jari Latvala'nın abandonesiyle kendisini ikinci sırada buldu.



Petter Solberg ağabeyinin ardından dördüncü sırada yarışı tamamladı.



Matthew Wilson'ı mekanikerleri iki yandan ablukaya alarak poz verdi.

MIKKO HIRVONEN POLONYA RALLİSİ'NİN ARDINDAN ŞAMPİYONADA LİDERLİĞE YERLEŞTİ.

Polonya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	3:07:27.5
2. Dani SORDO – Marc MARTI	Citroen C4 WRC	3:08:37.8
3. Henning SOLBERG – Cato MANKERUD	Ford Focus WRC	3:09:33.2
4. Petter SOLBERG – Phil MILLS	Citroen Xsara WRC	3:09:51.8
5. Matthew WILSON – Scott MARTIN	Ford Focus WRC	3:11:45.0
6. Krzysztof HOLOWCZYK – Lukasz KURZEJA	Ford Focus WRC	3:12:01.4
7. Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3:26:42.6
8. Conrad RAUTENBACH – Daniel BARRIT	Citroen C4 WRC	3:26:48.1

Peugeot muradına erdi

Peugeot, dizel Peugeot 908 Hdi FAP modeli ile Le Mans 24 Saat Yarışı'ndaki ilk zaferini ve 1992 ile 1993'ten sonra üçüncü birinciliğini kazandı.

Yarışın hemen başındaki kısa bir an dışında, Peugeot önce Bourdais/Montagny/Sarrazin ekibinin 8 no'lu aracıyla, daha sonra yarışın beşinci saatinde sonra liderliği elde eden ve daimalı bayrağa kadar koruyan Brabham/Gené/Wurz ekibinin 9 no'lu aracı ile yarışı baştan sona kadar önde götürdü. 7 no'lu araç ise (Klien/Lamy/Minassian) 51.likten yarış sonunda 6.lığa yükseldi. Yarışın başında tempoyu % 100 Fransız ekip yönetimindeki 8 no'lu Peugeot 908 Hdi FAP belirledi; günün en sıcak saatlerinde (28 derece) pole pozisyonunda start alan Franck Montagny üç saatten fazla direksiyonda kaldı. Montagny'nin çabaları daha sonra Staphane Sarrazin tarafından devam ettirildi, ancak 8 no'lu ekibin üçüncü adamı Sébastien Bourdais 8 no'lu Peugeot'ya 10 dakikaya mal olan arızalı fren diskini değiştirmek için

pit stopa girdiğinde yarışın liderliğini bırakmış oldu. Le Mans'lı yarışçı ardından bir rakibiyle çarpışmaktan kaçamadı ve sonuçta onarım ilave bir tura eşdeğer oldu. Le Mans 24 Saat Yarışını kazanan en genç yarışçı (1996'da 22 yaşında) unvanına sahip olan Alexander Wurz bu yarışta ikinci başarısına ulaştı. Son olarak, daha bir sene önce yarışı ikinci sırada bitiren Marc Gené pist üzerinde toplanan binlerce hayranının önünde podyumun en yüksek basamağına çıkmayı başardı. 8 no'lu ekibin pole pozisyonu, 9 no'lu ekibin nihai zaferinden sonra, 7 no'lu ekip de önce Pedro Lamy tarafından ikinci turda kaydedilen, daha sonra sabah turlarında Nicolas Minassian tarafından 3'24''352'ye kadar düşürülerek (ortalama 240,097 km/saat) üç kez iyileştirilen en iyi tur zamanı ile Le Mans'dan ayrıldı.



Le Mans 24 Saat Yarışı Genel Klasman

Sıra	Pilot	Otomobil	Zaman
1.	.....Brabham/Gené/Wurz	.....Peugeot 908 HDi FAP	..... 382 Tur (5206 km)
2.	.....Bordais/Montagny/Sarrazin	.....Peugeot 908 HDi FAP	.....+1 Tur
3.	.....Capello/Kristensen/McNish	.....Audi TDi R 15	.....+6 Tur
6.	.....Klien/Lamy/Minassian	.....Peugeot 908 HDi FAP	.....+13 Tur

Nefes kesen yarışta son gülen Rossi oldu

Valentino Rossi Moto GP Katalunya GP'sini takım arkadaşı Jorge Lorenzo'yu son virajda geçerek 0.095 saniye farkla kazandı.

Katalunya Pistindeki 90000 seyircinin takip ettiği sezonun altıncı yarışında iki Fiat Yamaha sürücüsü 25 turluk yarışın tamamına hakim bir sürüş sergilediler. Birbirleriyle diş diş mücadele eden ikili, özellikle son üç turda nefesleri kesen bir rekabet ortaya koydular. Son derece heyecanlı geçen son turun son virajında Lorenzo'yu bir kez daha geçen Valentino Rossi damalı bayrağın ardından geçen ilk sürücü oldu. Ducati Marlboro takımından bu yarış şiddetli grip hastası olmasına rağmen iğneyle yarışan Casey Stoner'ın üçüncü sırada yer alırken, Repsol Honda'nın İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso da dördüncü oldu. İlk iki sırada yer alan Yamaha'ların 8 saniye gerisinden gelen Stoner, son turlarda Honda'dan rakibi Dovizioso ile çekişti. 2007 yılının şampiyonu Avustralyalı sürücü, tüm baskıya rağmen üçüncülüğteki yerini kaptırmazken, motorunu paddock alanına bıraktıktan sonra ayakta duramayacak kadar bitkin görünüyordu.

Rossi ve Lorenzo yarış sonrası çok mutluydu

Sezonun altıncı yarışını çok az farkla kazanan Fiat Yamaha takımının İtalyan sürücüsü Valentino Rossi: "Ülkemde bu yarış seyredenler eminim heyecandan bol bol "Mamma Mia" diye bağırılmışlardır. Takım arkadaşım Jorge Lorenzo ile mücadelemiz gerçekten harikaydı. Motorlarımızın da ayarları dört dörtlüktü. Takımımız açısından fantastik bir hafta sonu oldu" açıklamasını yaparken, takım arkadaşı Jorge Lorenzo ise "Son virajda Valentino Rossi'nin atağında yapacak fazla bir şeyim yoktu. İkincilik de benim ve takımım için çok iyi bir sonuç. Şampiyonada iddiamızı sürdürecektir sonuçlarla bu yarıştan ayrılıyor. " şeklinde konuştu. Üçüncü sırada yer alan Ducati takımının Avustralyalı sürücüsü Casey Stoner ise Katalunya Grand Prix'de Yamaha sürücülerinin hızına cevap verememesinin en büyük nedeni olarak hastalığını gösterdi.



Valentino Rossi son turda Jorge Lorenzo'yu geçerek zafere uzandı.



Fiat Yamaha sürücüleri ilk iki sırada podyumda şov yaptılar.



Ducati sürücüsü Casey Stoner yarış sonrası hastalığından dolayı bitkindi.

Katalunya Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1.	Valentino Rossi	Yamaha	43d11.897
2.	Jorge Lorenzo	Yamaha	+ 0.095
3.	Casey Stoner	Ducati	+ 8.884
4.	Andrea Dovizioso	Honda	+ 8.936
5.	Loris Capirossi	Suzuki	+ 19.831
6.	Daniel Pedrosa	Honda	+ 22.182
7.	Colin Edwards	Yamaha	+ 23.547
8.	Randy de Puniet	Honda	+ 25.265
9.	Mika Kallio	Ducati	+ 31.797
10.	Nicky Hayden	Ducati	+ 33.593

Rossi “Dalya” dedi

Fiat-Yamaha takımının İtalyan yıldız sürücüsü Valentino Rossi, Assen’de yapılan yarışta kariyerinin 100’üncü zaferine imza attı.

Dünya’nın şüphesiz gelmiş geçmiş en iyi motosiklet yarışçılarından biri olan Valentino Rossi başarılar zincirine yeni bir halka daha ekledi. Bir önceki yarış olan Kataunya Grand Prix’inde takım arkadaşı Jorge Lorenzo’yu nefesleri kesen mücadelede son virajda geçerek 99. zaferini elde eden Rossi, 100’üncü zafer için Assen Pisti’nde rekabete hazır. 27 Temmuz Cumartesi günü yapılan sırama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start alma hakkı kazanan İtalyan sürücü bir anlamda ertesi gün için rakiplerine gözdağı da vermiş oldu. Ertesi gün ise 96.152 biletli izleyici takip ettiği yarışta kırmızı ışıkların sönmesi ile ilk viraja Dani Pedrosa lider olarak girdi. İyi bir start alan Casey Stoner da ikinci olarak Rossi’nin önündeydi. Yarışın ikinci turunda ise sağ bir viraja hızlı girince dışa açılmak durumunda kaldı ve Rossi bu fırsatı kaçırmayarak ikinciliğe yükseldi. Zafer için giderek ataklarını sıklaştıran İtalyan sürücü Dani Pedrosa’yı da

geçerek liderliğe yükseldi. Önü açılan Valentino Rossi hızlı sürüşünü tecrübesi ile birleştirerek her turda rakipleri ile farkı daha da açtı. Rossi’nin takım arkadaşı Jorge Lorenzo ise dördüncü turda Dani Pedrosa’yı geçerek ikinci sıraya yükseldi. Kalan 26 turda elinden geldiği kadar Rossi’ye yakın olmak için gayret göstermesine rağmen İtalyan sürücü tecrübesini ve hızlı sürüşünü konuşturarak daimalı bayrağın ardından ilk sırada geçti. Kariyerinin belki de en önemli zaferinin ardından nasıl bir kutlama yapacağı merak edilen Valentino Rossi, kendi adına kurulmuş fan kulübüne bağlı hayranlarının olduğu tribünün önünde durdu. Motosikletinden inen İtalyan sürücü hayranları ile birlikte daha önce kariyerinde kazandığı 99 yarıştan fotoğraflarının olduğu dev pankartı açarak 100’üncü zaferini kutladı. 17 yarışlık sezonun 8’inci yarışı, 5 Temmuz’da Amerika Birleşik Devletleri’nin Laguna Seca Pisti’nde yapılacaktır.



Hollanda Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1.	Valentino ROSSI	Yamaha	42m14.611s
2.	Jorge LORENZO	Yamaha	+ 5.368s
3.	Casey STONER	Ducati	+ 23.113s
4.	Colin EDWARDS	Tech 3 Yamaha	+ 29.114s
5.	Chris VERMEULEN	Suzuki	+ 33.605s
6.	James TOSELAND	Tech 3 Yamaha	+ 39.347s
7.	Randy DE PUNIET	LCR Honda	+ 39.543s
8.	Toni ELIAS	Gresini Honda	+ 39.774s
9.	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 39.823s
10.	Loris CAPIROSSI	Suzuki	+ 40.673s

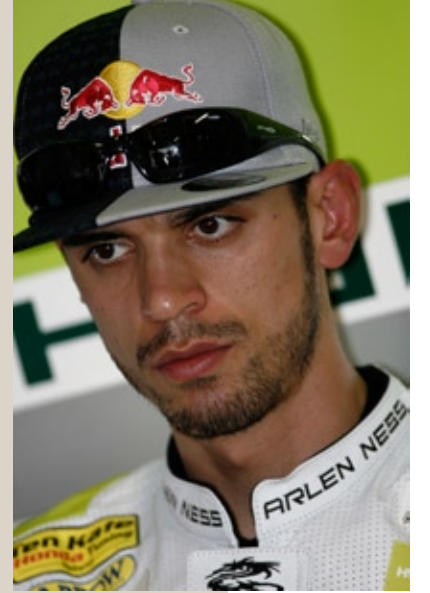


Damalı Bayrak sitesi yayın hayatına başladı

Motorsporları haberleri konusunda bugüne kadar hep branş siteleri oldu. Ralli veya F1. Ancak tüm branşları kapsayan ve motorsporlarına ilgi duyan herkesi kucaklamayı amaçlayan yeni haber portalı "Damalı Bayrak" yayın hayatına başladı. İçinde başlangıç ve bitişin olduğu, her yarışın sembolü olan www.damalibayrak.com adresinde, dünyada organize edilen rallilerden, en heyecanlı pist yarışlarına, Türk sporcuların dahil olduğu Superbike, Superleauge Formula, Dünya Offshore Şampiyonası, Dünya Binek Otomobiller Şampiyonası, Dakar gibi tüm yarışlar hakkındaki haberlere tek bir adresten ulaşabileceksiniz. Özellikle D1 Drift ve Japonya SuperGT yarışlarından da haberleri Damalı Bayrak'tan ulaşabileceksiniz. Yiğit Top, Atıl Atılğan, Emre Güler, Tolga Şansal, Murat Günarslan ve Gürkan Çağlar gibi bir çok önemli ismin yorumlarını da Damalı bayrak'tan izleyebilirsiniz.

Hannspree Tenkate Honda, Sofuoğlu'ndan özür diledi

Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda mücadele eden Türk sporcu Kenan Sofuoğlu'nun takımı Hannspree Tenkate Honda, motorlarda yaşanan sorunlar nedeniyle sürücümüzden özür diledi. Kenan Sofuoğlu yaptığı açıklamada, İngiltere Donington Park'ta gerçekleştirilen sezonun dokuzuncu yarışında da istenilen performansı elde edemediğini kaydetti. Motorda ciddi sorunlar bulunduğunu ve bunu çözemediklerini ifade eden Sofuoğlu, "İngiltere'deki yarışmanın ardından takım menajerimiz Roland Tenkate, motorlardaki sorunlar nedeniyle ilk kez benden özür diledi. Takım, normalde motor hatalarını kabul etmez" diye konuştu. 2011 yılına kadar da sözleşmesinin devam ettiğini belirten Sofuoğlu, şunları söyledi: "Sezonun bitimine 5 yarışma kaldı. Hala kürsü şansım devam ediyor. Şimdi İtalya'ya testlere gideceğiz. Şu ana kadar 2 birincilik elde ettim. En fazla kazanan ise 4 birincilik aldı. Eğer testler iyi sonuç verirse sürprizler olabilir" açıklamasını yaptı.



Tırmanma'da dördüncü ayak Pamukova'daydı

2009 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın 4. ayağı Sakarya Otomobil Sporları Derneği (SOSDER) tarafından 21 Haziran Pazar günü Pamukova – Hayrettin'de gerçekleştirildi. Yarışmacıların en sevdiği etaplardan olan Pamukova Etapı, asfalt zemin olması, temiz havası ve eşsiz doğası ile seyirci ve basın da en az yarışmacılar kadar ilgisini çekti. 20 aracın kayıt



yaptırıp 18 aracın start aldığı yarışta, 14 araç finiş görebildi. Dört ayrı kategoride gerçekleştirilen yarışlar sonrasında Kategori 1'de Fiat Palio ile yarışan M.Can Ekin birinci olurken, Kategori 2'de birincilik podyumundaki isim Honda Type-R ile yarışan Tunç Tuncer, Kategori 3'te Mitsubishi Lancer ile yarışan Tolga Çilingir, Kategori 4'te ise, yarışı ilk sırada tamamlayan isim Renault 19 ile yarışan Ünal Şenbahar birinci oldu. Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ilk dört ayağı sonrasında; Kategori 1'de M.Can Ekin, Kategori 2'de Tunç Tuncer, Kategori 3'te Ögül Orhan, Kategori 4'te ise Ufuk Yavuz lider durumda bulunuyor. **(Fotoğraf: Harun ÖZDEMİR)**



WRC 2010 TAKVİMİ

14 Şubat	İsveç
07 Mart	Meksika
04 Nisan	Ürdün
18 Nisan	Türkiye
09 Mayıs	Yeni Zelanda
30 Mayıs	Portekiz
11 Temmuz	Bulgaristan
01 Ağustos	Finlandiya
22 Ağustos	Almanya
12 Eylül	Japonya
03 Ekim	Fransa
24 Ekim	İspanya
14 Kasım	İngiltere

FIA, WRC'nin yeni kurallarını açıkladı

Paris'te yapılan son FIA Dünya Motor Sporları Konseyi toplantısında Dünya Ralli Şampiyonası'nın ve yarışacak otomobillerin geleceğiyle ilgili bazı kararlar alındı. Buna göre 2011 yılından itibaren WRC'ler şimdiki gibi 2000 cc turbo motor yerine 1600 cc turbo motorlu olacaklar. Üç günlük Dünya Ralli Şampiyonası rallisi formatı da değişebilir. FIA, organizatörlere yarışlarının karakterine göre daha fazla esneklik verecek. Ralliler iki üç ya da dört gün olabilecek, ama Cumartesi ya da Pazar günü bitmek zorundalar. Karışık yüzeyli rallilerle ilgili yeni bir kural da duyuruldu. Bu yıl Kıbrıs Rallisi'nde birinci gün asfalt zeminli ve ikinci ve üçüncü gün toprak zeminli özel etaplar

kullanılmıştı. Yeni kurala göre aynı özel etapta hem toprak hem asfalt zemin olabilecek. Ayrıca 2010'dan itibaren Dünya Ralli Şampiyonası'na Super 2000 otomobiller için yeni bir "WRC CUP" dahil olacak. Takımlar WRC CUP'ta biri Avrupa dışında olmak üzere en az yedi yarış için kayıt yaptırmak ve yarışmak zorundalar. Kayıt koşulları daha sonra netleştirilecek. FIA, 13 yarışlık 2010 Dünya Ralli Şampiyonası takviminin son versiyonunu da yayınladı. Bu yarışlardan Bulgaristan Rallisi'nin son durumu bu yıl 17-19 Temmuz'da yapılacak olan yarıştan sonra FIA gözlemcisinin vereceği rapora bağlı. Bu takvime göre Türkiye Rallisi'nin tarihi de 18 Nisan olarak belirlendi.

Otokolik Fest'09 Kupası Mann Takımının oldu

Otomobil tutkunları, 21 haziran tarihinde Otokolik Festivali için İzmir Pınarbaşı Pisti'nde buluştu. Ege Otomobil Sporları Kulübü tarafından yapılan Oto Drag yarışında dört farklı sınıftaki otomobillere sahip Mann, Petronas, NGK ve Yiğit Akü takımları toplam 16 otomobil ile start aldı. Oto Drag yarışında Mann takımının tüm sürücüleri sınıflarında birinci gelerek rakiplerine fark attı. Gün sonunda NGK ikinci Yiğit Akü ise üçüncü sırada yer aldı. Oto Drag yarışının ardından festivalin ikinci günü EOSK Time Trial yapıldı. Mann takımı, bir gün önce kazandığı başarının devamını getirdi ve yine tüm sınıflarda birinci oldu. Sınıf 4'te Audi TTS kullanan Mann takımı sürücüsü Mehmet Alicik 1.24,821 lik derecesi ile tur rekorunun da sahibi oldu. Günün ikinci en iyi zamanını yine bir Mann Takımı sürücü olan Emirhan Yaltı 1.25,945 lik derecesi ile elde etti. Ege Otomobil Sporları Kulübünün organize ettiği Otokolik Fest'09 Kupasında Mann takımı 72 puan ile kupanın sahibi olurken, 42 puanla NGK Takımı ikinci ve 37 puan ile Yiğit Akü üçüncü oldu.



SADECE 40 TANE

Alman tuning firması Arden, MINI Cooper üzerinde Equipe adını verdiği modifikasyon çalışmasını tanıttı.





İÇ MEKANDA ARDEN İMZALI PEDALLARIN KULLANILMASI DIŞINDA FAZLA BİR DEĞİŞİKLİK YAPILMAMIŞ.



T Jaguar ve Land Rover modifikasyonlarıyla bilinen Alman tuningci Arden, bu sefer MINI Cooper için Equipe adını verdiği sadece 40 adet hazırlanacak olan çalışmayı tanıttı. Önde ve arkada el yapımı ızgaraların kullanıldığı Equipe'de görüntü olarak abartıdan uzak bir yapıya sahip. 18 inçlik "Arden Gram" alaşım jantların kullanıldığı otomobilin iç mekanı da son derece özenli hazırlanmış. Otomobil kozmetik değişimlerle birlikte mekanik gelişime de uğramış. Motor yazılımı yenilenen aracın intercooler'ı değiştirilmiş ve yarış tipi katalitik konvertöre sahip spor egzoz sistemi kullanılmış. Bunların sonucunda 175 HP güç ve 240 Nm tork üreten motorun gücünün 40 HP, torkunun ise 50 Nm arttığı ifade ediliyor. Artan güçle birlikte sürüş güvenliğini iyileştirmek için aracı 30 mm alçaltan spor süspansiyon ve önlerde 6 pistonlu kaliperlere sahip fren tertibatı kullanılmış.

BMW'NİN EN KÜÇÜK OTOMOBİLİ

İlk kez Nisan 1955'te yollara çıkan BMW Isetta, savaş sonrası ekonomisinin bir gereği olarak, tarihe en küçük BMW otomobili olarak geçti.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: BMW Medya





İkinci Dünya Savaşı'nın ardından, kimsede büyük otomobil satın alacak para yoktu. Otomobil üreticileri de küçük motorlu, küçük boyutta ve uygun fiyatlı araçlar konusunda çalışıyorlardı. Milan'da buzdolabı üreten Renzo Rivolta'ya ait Iso S.p.A. şirketi, 1952 yılında scooter'lardan esinlenerek bir otomobil tasarladı. Adı Isetta olarak belirlenen bu araç, 1953 Torino Otomobil Fuarı'nda sergilendi. 2,28 m uzunluğa ve 1,37 m genişliğe sahip araçta, 236 cc'lik, 2 silindirli bir motor vardı. O dönem 502 ve 507 modellerini üreten BMW, bu otomobille ilgilendi ve Iso'dan lisansını aldı.

BMW Isetta'ya 247 cc'lik, tek silindirli, 13 HP gücünde yeni bir motor yerleştirdi ve ilk BMW Isetta Nisan 1955'te yollara çıktı. Otomobilde üç tekerlek bulunuyordu. BMW bu aracı 1957 yılında ABD'ye bile ihraç etti. Ama ABD için üretilen Isetta'larda 600 cc'lik daha güçlü bir motora yer verildi. BMW, Isetta modelini 1962'ye kadar üretti. Bunun nedenlerinden biriyse, Isetta'nın Citroen 2CV ile rekabet edememesiydi. Motor üretimi ise 1964'e kadar sürdürüldü. Toplam üretim 136.367 adette kaldı. Bu üretimin 8500 adedi ABD'ye gönderildi.





www.

e-otodergi.com

12'NCİ SAYIMIZI İNDİREN **17.245** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN **14. SAYISINI 1 AĞUSTOS 2009**'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.