

WWW.

EYLÜL 2009

SAYI:15



# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

## RENAULT FLUENCE

MEGANE SEDAN'IN YERİNİ ALIYOR



ÖZEL TEST: BMW Z4



SUBARU LEGACY



i20 YERLİ OLUYOR

## Reklamda yeni boyut

e-otodergi, Türkiye otomobil dergiciliğinde kalıpları yıkan formatı ve interaktif özellikleriyle birçok yeniliğe imza atmış durumda. Tüm reklamverenleri, e-otodergi'den maksimum geri dönüş almak için bize özel reklamlar ve advertorial çalışmalar üretmeye davet ediyoruz. Bunun bazı nedenleri var. Şimdi bu nedenleri açıklayayım.

Birincisi; e-otodergi'de, basılı dergilerden daha büyük puntolar kullanıyoruz. Eğer reklamınızdaki yazıların "zoom in" yapmadan da net bir şekilde okunmasını istiyorsanız, bizim diğer sayfalarda kullandığımız gibi 11-12 punto kullanmalısınız. İkincisi; e-otodergi'de yayınlanan her reklamda, reklamverenin internet sitesine link verilir. Ama elbette okuyucuyu bir reklama tıklattırma için çekici unsurlar kullanılmalıdır. Bu nedenle e-otodergi'de yayınlanacak reklamda, "Buraya tıklayınız" türünden yazılar ya da bunu sağlayacak ikonlara yer verilmesi, reklamın cazibesini artırır, tıklanabildiğini vurgular ve elbette tıklanma sayısını yükseltir.

Tüm bunlara örnek olacak bir çalışma, bu sayıda Peugeot tarafından gerçekleştirildi. Peugeot 3008'in reklamına bir göz atın, ne dediğimi çok net anlayacaksınız. Bir süredir sürüş izlenimlerinde yer verdiğimiz, Türkiye'de ilk kez uygulanan "pdf dergi içinde video yayını", artık reklam sayfalarında da hizmetinizde! 3008 reklamında olduğu gibi! Bir önemli not da okuyucularımız için: e-otodergi'deki tüm reklamlar ve sayfaların sağ-üst kısmındaki logolar "tıklanma" özelliğine sahiptir. Basılı dergilerde bulunmayan bu önemli avantaj, reklama ya da logoya tıkladığınız zaman sizi farklı dünyalara götürür. Reklamlara tıklamaktan çekinmeyin!

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

## Güven

Güven her şeyin başıdır. Mesela insanlar diğer insanların güvenini kazanmayı isterler, güvenecekleri arkadaşlar ararlar. Tabi güvenecekleri bir otomobille seyahat etmeyi isterler. Tabi üretim yapan veya yapmayı düşünen otomobil firmaları için de durum aynı. Ürünlerini satacakları pazarlar için üretim yapacakları ülkelere güvenmek isterler. ÖTV indiriminin ikinci aşamasında satışların düşmesi moral bozucu olsa da, derginin yayına alındığı günden önceki 1 haftalık süreçte yaşanan olumlu gelişmeler en azından güven kelimesinin ne demek olduğunu tekrar bize hatırlattı. Biz kendimize güvenmesek de, zaman zaman umutsuzluğa kapılsak da başkalarının bize güvendiğini gösterdi. Renault'nun yeni sedanı Fluence'nın (Fransızca "fuluans" İngilizce "fulums" olarak okunuyor, Renault yetkilileri bu isim zor söylenecek bile bunun önemi olmadığı görüşünde) yalnızca Türkiye'de üretilip 100 civarında ülkeye satılacak olması, 5 kapılı Huyundai i20'nin de aynı şekilde yalnızca ülkemizde üretilecek ve Avrupa'ya satılacak olması güzel gelişmeler arasında yer aldı. Sadece i20'nin, 1 milyar TL civarında ihracat girdisi sağlaması bile bu yatırımların önemini gösteriyor. Ayrıca Çin istilasının korkusu yaratsa bile, Başbakanlık Yatırım Ajansı'ndan yapılan açıklamaya göre Çinli DFN'nin de 250 milyon dolarlık bir yatırım gelmesi haberi de iyi haberler arasında. Bu sayede 1000 kişiye istihdam yaratılacağı ifade ediliyor. Umarız üretilen Çinli araçların tamamı yurtdışına satılır. Tabi kendi otomobil markamız olsa ve üretim yapıp, ihraç etse mutlaka bunlardan daha iyi bir haber olacak. Ama onun için gereken şey de zaten bu yazının başlığı, güven. Yani kendine güven.

Mutlu bir ay dileklerle,

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



**HABERLER**

- 05** MINI Coupe Concept
- 06** Hyundai i20 - Genesis
- 07** Nissan Leaf - Qashqai
- 08** Renault Fluence
- 12** e-otodergi
- 15** Euro NCAP çarpışma testi
- 18** Temmuz 2009  
otomobil satışları

**İLK SÜRÜŞ**

- 21** Subaru Legacy Sedan
- 25** Subaru Outback
- 28** Ford Ranger

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 30** Peugeot 3008 1.6 HDi Auto 6R
- 49** Fiat Linea 1.6 Multijet
- 53** Geely Echo

**ÖZEL TEST**

- 35** BMW Z4 sDrive 35i

**FOTO-TEST**

- 55** Hyundai i20 1.4 CRDi 90 HP

**MOTORSPORLARI**

- 59** F1 Avrupa GP'si
- 62** F1 Belçika GP'si
- 65** WRC Finlandiya Rallisi
- 67** Yeşil Bursa Rallisi
- 70** Bozhane Tırmanma Yarışı
- 72** Çek Cumhuriyeti Moto GP
- 73** Amerika Moto GP

**MODİFİYE**

- 76** Fiat 500 Abarth

**45****SÜRÜŞ İZLENİMİ**

Toyota Hilux  
3.0 D-4D 4x4

# e-otodergi

EYLÜL 2009 - SAYI 15

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

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

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

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

**Katkıda Bulunan**

İsa Demir

**Reklam**

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

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

# Yeni 3008 Türkiye'de

Üstün çekiş sağlayan Grip Control teknolojisi ve seçkin tasarımıyla beklenen araç Yeni Peugeot 3008 Crossover, Avrupa'dan hemen sonra Türkiye'de! Yeni Peugeot 3008, hayranlık yaratan iç ve dış tasarımıyla yola çıkmaya hazır. Otomobil tutkunlarının heyecanla beklediği araç, düşük yakıt tüketimi, çevreci bir motor ve yüksek güvenlik vaad ediyor. Yenilikçi özellikleriyle otomobil anlayışının sınırlarını daha ileriye taşıyor ve crossover segmentine bambaşka bir soluk getiriyor.

## Gökyüzündeki teknoloji 3008'le yeryüzüne indi...



3008'in uçak kokpitlerinden esinlenerek tasarlanan ön konsolu, estetik ve konforlu bir sürüş pozisyonuna olanak tanıyor. Yine uçaklarda kullanılan, ışığı yansıtmayan, yarısaydam polikarbon Head-up ekranı, sürüşle ilgili temel bilgileri yansıtarak sürücüye hız, hız sabitleme ve güvenli takip mesafesi kontrol sistemi ile ilgili bilgilere gözlerini yoldan ayırmadan ulaşma imkanı veriyor.

## Grip Control Teknolojisi



Grip Control, zorlu yol koşullarında keyifle ilerlemek isteyen sürücüler için geliştirilmiş yeni bir teknoloji. Bu yeni sistem, klasik sürüş ve çekiş özelliklerini yol koşullarına göre adapte ediyor. Ayrıca, Mud & Snow tipi lastikleri içeriyor.



Daha fazlasını keşfetmek  
için tıklayın.

## Çevre dostu ve ekonomik!

Yeni Peugeot 3008 Crossover, 1.6 HDi 110 hp motor ve hem manuel hem de otomatik vites değiştirme seçeneği sunan 6 ileri robotize şanzıman (Auto6R) ile, performans ve sürüş maliyeti arasında muhteşem bir denge yaratıyor. Yeni Peugeot 3008 Crossover'ın şehir dışı yakıt tüketimi 4.3 lt/100 km. CO2 emisyon değeri ise sadece 130 gr/km. 1.6 VTi 120 hp ve 1.6 HDi 110 hp manuel vitesli versiyonlar ise sunulan diğer motor şanzıman seçenekleri.

## Çevre

Yeni 3008 Crossover, düşük karbon emisyonu ile çevreci bir araç. CO2 emisyon değeri sadece 130 g/km.

## Ekonomi

4.3 lt/100 km'lik şehir dışı yakıt tüketimi oranına sahip Yeni Peugeot 3008 Crossover, bütçenizi destekleme konusunda da güçlü bir araç!

## Otomatik elektrikli park freni!



3008'de, sürüş konforunu artıran bir başka özellik de elektrikli park fren sistemi. Tüm motor seçeneklerinde standart olarak bulunuyor. Araç çalışıp hızlanmaya başladığı anda el freni otomatik olarak çözülüyor, motor durduğunda ise fren kendi kendine devreye giriyor.

## 1 değil, 2 değil, 3 kademeli bagaj!



3008'in patentli ve benzersiz bagajı, üç farklı pozisyonda ayarlanabilen zemini ile kolaylıkla bölümlere ayrılıyor. Ağır nesnelerin yüklenmesini kolaylaştırırken, üzerine oturmak için de kullanılabilen ve boyutları her noktadan kolay yüklemeye izin veren "Hobby" tipi arka bagaj kapısı, tüm yolculuklarınız için ideal. Arka koltuk sırtlıklarının yatırılması ile bagaj hacmi 1.604 litreye çıkıyor.





## 50'nci yaş şerefine: MINI Coupe Concept

50 yıl önce, 26 Ağustos 1959 tarihinde, klasik Mini ilk kez kamuoyuna tanıtılmıştı. Bugün, MINI bu önemli kutlamayı markanın köklü geleneğini göz ardı etmeden ileriye bakmak için mükemmel bir fırsat olarak değerlendiriyor. MINI Coupe Concept, MINI tasarımcılarının modern aktarma ve süspansiyon sistemleri kullanarak ve markanın geleceği için yeni bir hayat kazandırma kabiliyetini ortaya koyuyor. 17-27 Eylül 2009 tarihleri arasında gerçekleştirilecek olan Frankfurt Otomobil Fuarı'nda bu iki kişilik spor model konseptini tanıtmaya hazırlanan MINI,

model ailesinin çekici görünümünün gelecekte ne yönde gelişeceğini gözler önüne seriyor. Esin kaynağı olarak, bir kez daha, her MINI'nin ardındaki özgün ve temel amaç kullanılıyor: Sürüş keyfi. Dolayısıyla MINI Coupe Concept, her açıdan nefes kesici bir deneyim sunmayı ve her yolculuğu benzersiz bir deneyime dönüştürmeyi amaçlayan ideal otomobili temsil ediyor. MINI John Cooper Works'tan alınan 1.6 litre hacimli, twin-scroll turbo motor 211 HP güç ve 280 Nm (overboost) tork üreten motorun, sürücüyü yüksek performansın yanı sıra sürüş keyfi sunacağı kesin.

## FAZLASIYLA ŞEHİRLİ. FAZLASIYLA AŞİ.



### NISSAN QASHQAI PLATINUM ŞEHİRDE.

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

www.nissan.com.tr | www.yeninissanqashqai.com | NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20





## Hyundai i20 yerli oluyor

Hyundai, Mayıs 2009'da Türkiye'de satışına başlanan küçük sınıftaki yeni temsilcisi i20'nin 2010 Mayıs'ından itibaren yerli üretim olarak bantlardan ineceğini duyurdu. i20'nin Hyundai İzmit tesislerinde üretilmesi için 75 milyon dolar tutarında ek yatırım yapılmış. 1 Eylül 2009 akşamı düzenlenen basın toplantısında konuşan Hyundai Türkiye Başkanı Kwang-Heum Um, İzmit Fabrikası'nın Hyundai'nin denizaşırı ülkelerde kurduğu ilk fabrika olduğunu ve Türkiye'de fabrika kurmanın Hyundai'nin şu ana kadar aldığı en iyi kararlardan biri olduğunu söyledi. i20'nin 5 kapılı versiyonlarının tüm Avrupa'ya Türkiye'den ihraç edileceğini belirten K.H. Um ilk etapta yılda 80.000 adetlik üretim yapacaklarını ve 1 milyar TL ihracat girdisi kazandıracaklarını vurguladı.



## Hyundai Genesis satışta

Hyundai'nin yeni amiral gemisi Genesis, Avrupa'dan önce Türkiye'de satışa sunuldu. Kuzey Amerika pazarı için geliştirilen Genesis'in yurtdışın-

da 3.3 litre V6, 3.8 litre V6 ve 4.6 litre V6 motor seçenekleri sunulurken, ülkemizde sadece 3.8 litre V6 motor seçeneği bulunuyor. 3773 cc'lik silindir hacmine sahip Lambda serisi bu motor CVVT ve VIS (Değişken Emme Sistemi) sayesinde 290 HP güç ve 360 Nm tork üretiyor. Arkadan itişli aktarmaya ve 6 ileri Shiftronic şanzımana sahip otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 7 saniyede tamamlarken, maksimum 240 km/s'ye ulaşabiliyor. Otomobilin fiyatıysa 202.000 TL.



## EN BÜYÜK ADIM, KURALLARI AŞMAKTIR.

Başkalarının durduğu yerden başlamak... Kutupları tek başına geçen ilk insan olmanın arkasında işte bu felsefe var. Gelmiş geçmiş bütün kâşifleri yeni ufuklar açmaya zorlayan da bu tutku. Ve bize otomobille ilgili tüm bildiklerinizi unutturacak cesareti veren de... Size standartların çok ötesinde standart özellikler sunabilmek için tüm sınırları aştık! Karşınızda yeni Chevrolet Cruze. Biz ona, kuralları değiştiren otomobil diyoruz. Fiyatını görünce bize daha çok hak vereceksiniz.

**YENİ CHEVROLET CRUZE.**  
KURALLARI DEĞİŞTİREN OTOMOBİL.



31.235 TL' den başlayan fiyatlarla.

BØRGE OUSLAND KUTUP KÂŞIFI

### YENİ CHEVROLET CRUZE

Corvette ruhundan esinlenilmiş kokpit tasarımı  
Coupe tarzı sedan tasarım  
Sınıfının en ferah otomobili  
8 hava yastığı  
Elektronik Stabilite Kontrol Programı (ESC)  
6 ileri tam otomatik vites

GET REAL.   
CHEVROLET

www.chevrolet.com.tr





## Dünyanın ilk tamamen elektrikli çalışan otomobili: Nissan Leaf

Nissan; tam dolu lityum-iyon pillerle 160 km menzil sunan, boyutları itibariyle kompakt sınıfa giren tamamen elektrikli ve sıfır emisyonlu modeli Leaf'i tanıttı. Tam elektrikli otomobil konusunda, şu ana kadar Tesla'nın Roadster modeli ve birkaç üç tekerlekli araç geliştirilmişti, ancak Nissan'ın tanıttığı Leaf modeli, dört tekerlekli ve seri üretim yapılacak olması nedeniyle dünyanın ilk tam elektrikli otomobili unvanını aldı. Japon üretici Nissan'ın uzun zamandır üzerinde çalıştığı sıfır emisyonlu araç gerçek oldu. Nissan Leaf, 107 HP güç ve 280 Nm torka sahip.



## Nissan Qashqai'de yeni donanım: Platinum

Nissan Connect Multi Medya paketiyle gelen bu versiyon; rehber çizgili renkli geri görüntü kamerasına, 18 inç'lik 5 kollu alüminyum alaşım jantlara, tavan raylarına ve cam tavana sahip. Connect sistemi, sahip olduğu dokunmatik geniş LCD ekranı, Radyo CD, MP3 player, iPod ve USB bağlantı üniteleri, Bluetooth sistemi ve Türkçe kullanım münüsüyle dikkat çekiyor. Kokpitte yarı deri yarı kumaş spor döşeme ve alüminyum pedal setine yer verilmiş. Aracın fiyatları ise şöyle: 1.6 benzinli manuel 4x2 54.990 TL, 1.5 dCi manuel 4x2 59.990 TL, 2.0 dCi otm. 4x4 77.748 TL.



*Antalya*

**18 - 22 KASIM**

**AUTO SHOW 2009**

Destekleyen

ODD

AFT

AEC

# Renault Megane Sedan öldü, yaşasın Fluence!



Renault'nun yeni Megane Sedan yerine hazırladığı kompakt sedanı Fluence, Bursa'da Oyak Renault tesislerinde, dünya tanıtımından daha önce Türk basın mensuplarına gösterildi.

Yazı: Tarık Akagün / Bursa



Renault Megane HB'in tanıtımından sonra doğal olarak yeni Megane Sedan'ın çıkış tarihi merak konusuydu. Fakat Renault yeni kompakt sınıf sedanına Fluence adını vererek herkesi şaşırttı. Toplam 110 milyon Euro'luk bir yatırımın ardından üretimine başlanan Fluence, Megane Hatchback'e göre daha farklı bir burun tasarımına sahip. Renault-Nissan İttifakı'nın bir ürünü olan Fluence'ın hazırlanmasında Fransız, Ja-

pon, Türk ve Koreli mühendisler işbirliği yapmışlar.

### 6 otomobilden biri Oyak'tan

Basın toplantısında konuşan Oyak Renault Genel Müdür Tarık Tunalıoğlu, yılda 360 bin adetlik üretim kapasitesine sahip tesislerin, kapasite olarak Batı Avrupa'daki Renault üretim tesislerinden sonra en fazla kapasite olduğunu söyledi. Türkiye'de üretilen her iki oto-

mobilden birinin Oyak Renault tesislerinde üretildiğini belirten Tunalıoğlu, iç pazarda satılan her altı otomobilden birinin de Oyak tesislerinde üretildiğini ifade etti.

### Yeni isim

Renault, 2003'ten bu yana iç pazarda 143.000'den fazla, dünyada ise 518.000 adetten fazla satılan Renault Megane II Sedan'dan sonra, yeni nesil kompakt

sedanı için Fluence ismini uygun görmüş. "Fluent" (akıcı) ve "Elegance" (zarif) kelimelerinin birleşiminden türetilen bu isim Türkçe'ye pek uygun olmasa da Renault yetkileri Scenic gibi isimlere alışan Türk insanının Fluence isminde zorlanmayacaklarını düşündüklerini söylediler.



Renault Megane Sedan'a göre daha yumuşak hatların kullanıldığı Fluence 4620 mm uzunluğa (Megane Sedan'a göre +12 cm), 1809 mm genişliğe (+3 cm), 1479 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi 2702 mm (+2 cm). Boyutları Megane Sedan'a göre belirgin şekilde fazla olan Fluence'un 530 litrelik bagaj hacmi de sınıfının en iyisi.

### Kasım'da satışta

Dünya tanıtımı 15 Eylül 2009'da Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yapılacak Fluence'ın Türkiye'de satışına Kasım 2009'da başlanması planlanıyor. Otomobilde ilk etapta bir benzinli ve iki



**Soldan sağa: Oyak Renault Genel Müdürü Tarık Tunalıoğlu, Fluence Program Direktörü Samir Cherfan, Fluence Fabrika Proje Direktörü Teoman Yücel, Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar.**

turbodizel motor seçeneği sunulacak. 1.6 litrelik benzinli motor 110 HP güç üretecekken, 1.5 dCi motorun 85 ve 105 HP'lik iki farklı seçeneği olacak.

Arka süspansiyon sistemi Nissan tarafından geliştirilen Fluence'un ön takımına Megane Hatchback'ten adapte edilmiş. Aracın yerden yüksekliğinin ve süspansiyon sisteminin Türkiye şartlarına uygun olduğu ifade ediliyor. Megane Hatchback ile yaklaşık yüzde 30 aynı parçaya sahip olduğu ifade edilen Fluence'ın yerlilik oranı yüzde 56.

### AYRINTI

Güney Kore'de Samsung markası altında bir platform kardeşi bulunan Fluence'ın için Türkiye'de yapılan 110 milyon Euro'luk yatırımın 54 milyon Euro'su kalıplar için, 35 milyon Euro'su pres atölyesi için, 21 milyon Euro'su da kaporta birleştirme atölyesi için harcanmış.

Ekim 2008'de 3 milyonuncu aracını üreten Oyak Renault, Renault üreten tesisler arasında en iyi kalitede üretim yapanlar arasında. Bu sonuç özellikle yüksek nitelikli fabrika operatörleri sayesinde elde ediliyor. 2008 yılında, 45 000 saati Renault Fluence'ın üretimine yönelik olmak üzere çalışanlara toplam 420 000 saat eğitim verildi.

Ayrıca Fluence'ın üretimi için 160 kişi Technocentre (Guyancourt - Fransa) mühendislik Ar-Ge merkezinde görevlendirildi. Bunlar arasında yer alan 60 operatör ve 100 kadar kalite mühendisi, AVES (Alliance Vehicule Evaluation Standard-İttifak Araç Değerlendirme Standardı) kalite değerlendirme uzmanı ve mühendislik çalışanı CRPV (Centre de Réalisation des Prototypes Véhicules- Araç Prototip Gerçekleştirme Merkezi)'nde ilk prototip üretimlerine katıldı ve böylece otomobillerin fabrikaya gelişi için gerekli üretim hazırlıklarını tamamladılar.

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



  
www.otomobil.com.tr



# En büyük güç okuyucudur

Başlıkta yazdığımız gibi, medya kuruluşlarının en büyük gücü okuyucu, izleyici ve dinleyicidir. Okuyacağınız haber, siz değerli okuyucularımızı bilgilendirmek üzere hazırlanmıştır.

**Yazı: Emre Anamur**

**İ**lk sayısını Temmuz 2008'de yayınladığımız, şu an 15. sayısını okumakta olduğunuz, Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi, Kasım 2008'den bu yana, yani tam 10 aydır Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi. Bu unvan, sizin sayenizde aldığımız ve yıllarca gururla taşımayı arzu ettiğimiz bir ödül bizim için. Bu vesileyle, muhtemelen sizin de aralarında bulunduğunuz, Ağustos sayımızı indiren 18.287 okuyucumuza teşekkür ederiz. Haftalık ve aylık periyotta yayın yapan basılı dergi satışlarının 8000-9000'i geçemediği, bazılarının ekonomik kriz nedeniyle Ağustos ayında sayı yayınlamadığı bir dönemde e-otodergi, her ay okuyucu sayısını arttırarak yoluna emin adımlarla devam ediyor.

## Küçük şirketten, büyük dergi

Türkiye bunu ilk kez yaşıyor. Herhangi bir holdinge ait olmayan, iki deneyimli otomobil gazetecisi tarafından kurulan küçük bir şirket tarafından yayın-

lanan bir otomobil dergisi; yurtdışından lisanslı olan, dünyaca ünlü markaların logosuna, gücüne ve marka bilinirliğine sahip dergileri geride bırakmış durumda. Bugüne kadar alışık olunmayan bu durumun bazı nedenleri var elbette.

## e-otodergi'nin avantajları

Neden e-otodergi'nin okuyucu sayısı, rakiplerinin iki katı kadar ve her ay sürekli artıyor? Nedenler bir tane değil. Ardı ardına sıralamak gerekirse; dünyaca ünlü dergilerden daha yüksek fotoğraf kalitesini, ödül almaya aday sayfa tasarımını ve en güncel içeriği tamamen ücretsiz olarak sunuyoruz. Bu sayede, benzer bir ürüne 4-5 TL vermek zorunda kalmıyorsunuz.

Arşivlemek mi? Bilgisayarınızda açacağınız birklasör ekoyune-otodergi'leri. Yıllarca sararmadan, solmadan, yırtılmadan, kütüphanede yer kaplamadan ilk günkü gibi kalsın. "Hangi sayı neredeydi?", "Arkadaşım aldı getirmedi"

gibi dertleriniz de olmasın. İsterseniz geçen yılki sayıyı bir tıkla açıp tekrar okuyun, aradığınızı kolayca bulun.

Bir diğer avantaj da her zaman bulunabilirlik. Geçmişte altı yıl çalıştığım Otohaber Dergisi'ni, tatil için gittiğim hafta Bodrum'da bulamadım ve alamadım. Ne oldu? Otohaber o hafta 1 okuyucu kaybetti. Zaten her basılı dergi için Temmuz ve Ağustos ayları bu nedenle büyük bir kabustur. Oysa e-otodergi her zaman aynı yerde yayında. Bulunamama ve bu nedenle okuyucu kaybetme sorunu olmadı, olmayacak. Ayrıca e-otodergi'ye ulaşmak için, gazete bayiiine gitmek de gerekmiyor. Biz, dünyanın neresinde olursanız olun, 7 gün 24 saat [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) adresindeyiz.

Ya çevrecilik? Bütün dünyanın peşinden koştuğu, her üreticinin "En çevreci benim" yarışına girdiği bir kavram olarak karşımızda. İşte bu noktada; der-

giniz e-otodergi, Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi olmakla da gurur duyuyor.

Gelelim derginin interaktifliğine; Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi okurken, okuduğunuz haberde geçen bir internet sitesine ya da reklamın üstüne tıklayarak link verilen siteye ulaşabiliyorsunuz.

Yenilikçiliğine ne demeli? e-otodergi'den başka bir otomobil dergisinde video seyredebiliyor musunuz? Bu sayımızdaki Peugeot video-reklamına da dikkatinizi çekeriz. İşte yeni çağın getirdikleri bunlar!

Saymakla bitmeyen avantajlardan bir diğeri, baskı ve dağıtım süreci olmadığı için, en güncel haberlere yer verebilmemiz. Bu sayıyla birlikte geride bıraktığımız 15 sayıda sayısız haber ve ilk sürüş; değil aylık dergiler, haftalık dergilerden bile önce, ilk kez

e-otodergi'de yayınlandı. Tıpkı bu ayki kapağımızda yer alan yeni Renault Megane Sedan gibi. Örneğin bizim Ağustos sayımızda kapak yaparak yayınladığımız yeni BMW 760Li ilk sürüş haberini, rakiplerimiz ancak Eylül sayılarına yetiştirebildiler. Tıpkı Peugeot Partner Tepee, Peugeot 5008, Euro NCAP testleri, MINI Cooper S Cabrio, Subaru Legacy, Subaru Outback, birçok motorsporları haberi ve diğerleri gibi.

### Güncel olmak çok önemli

Tüm bu avantajlar, e-otodergi'yi 10 aydır otomobil dergileri arasında lider konumda tutuyor. Ama biz okuyucularımıza her zaman en yeni, en güncel testleri sunmak konusunda her zamankinden daha çok çaba sarf etmek zorundayız. Elbette işini layıkıyla yapan, e-otodergi'nin liderliğini ve 1-2 yıl içerisinde yüzbinlerce kişi tarafından download edileceğini çoktan kavrayan birçok sektör yetkilisi var. Ama maalesef bazı şirket çalışanları bizi hala inter-

net sitesi olarak değerlendiriyor. Aylık dergi olduğumuzu kavrayamamışlar. Ellerine alıp bakamadıklarından olsa gerek dergi gibi gelmiyoruz onlara. Bu nedenle de yeni bir otomobil çıktığında, onu otomobil dergilerine teste vermek üzere program yaparken e-otodergi'yi görmezden geliyorlar. Çok şükür azınlıklar ama bilirsiniz ki, küçücük bir sinek bile mide bulandırır.

### Dünyadan bihaber basınla ilişkilerciler

Bu paragraflar, birçok okuyucumuzdan gelen ortak konulu e-mail'lere toplu bir cevap niteliğinde: Nedir o ortak konu? "e-otodergi'de neden şu araç yok?". Hemen anlatalım: e-otodergi'nin her sayısında yurt içi ya da yurt dışında katıldığımız test sürüşlerine, Türkiye'de satılmaya başlanan yeni modellerin haber ve testlerine, çeşitli karşılaştırmalara ve merak edilen eski-yeni otomobillere yer veriyoruz. Bu otomobilleri de markaların ana distribütörlerinden test

amaçlı alıp, test ve çekimlerle geçen belirli bir sürenin sonunda iade ediyoruz. Yurt içi ya da yurt dışında davetle basın toplantısına gidilip test edilen araçları kullanmak için de, elbette şirketin sizi davet etmesi gerekiyor.

Eğer e-otodergi'de yeni Volkswagen Polo'nun ilk sürüş haberi yoksa, bilin ki e-otodergi o test sürüşüne çağırılmamıştır. Ya da dergide, okuyucuların ısrarla sordukları Volkswagen Golf 1.6 dizel veya Seat Exeo testi yoksa, bilin ki Volkswagen'in ve onun basınla ilişkiler ajansının iş bilmezliği yüzündendir. Plakasına kadar aynı olan VW Tiguan'ı, sanki biz daha önce başka versiyonunu almışız gibi tekrar teste veren kişi; nedense yeni modeller olan dizel motorlu VW Golf, Seat Exeo, Porsche Cayenne Dizel, Cayman vb. gibi e-otodergi okuyucuları tarafından merak edilen araçları es geçiyor. Audi A6 ve VW Scirocco'yu da rakiplerimizden 2-3 ay sonra teste verme gibi gülünç işle-

re imza atıyor ama her görüşmemizde bizi çok sevdiğini söylüyor.

Bir başka örnek de Ford Focus RS'le ilgili olarak verilebilir. Temmuz ayında, Ağustos sayısını hazırladığımız bir gündü. Ford'un basınla ilişkiler ajansındaki yetkiliyi aradık ve Focus RS'i ne zaman teste alabileceğimizi sorduk. Bize aracın önce Autocar'da olacağını, daha sonra da Car Dergisi'ne gideceğini söylediğinde çok şaşırdık. Çünkü adı geçen iki dergi de Ağustos'ta sayı çıkarmayacaktı, kısacası tatildeydiler. Telefondaki şahsa bu bilgiyi verdiğimizde (belli ki böyle bir olaydan haberi bile yokmuş), telefonda uzun bir sessizlik oldu. "İyi ki kapanan evo'ya teste vermedin" diye geçirdik içimizden. Sonuç: Focus RS, Ağustos sayımıza kapak olmayı bile hak edecekken, hiçbir sayımızda yer almadı.

Benzer bir örnek Alfa MiTo için verilebilir. İyi kötü Türkiye'de otomobil üzerine yazı yazan neredeyse herkesin



VW Polo



VW Golf 1.6 Dizel



Porsche Cayman



Ford Focus RS

kullandığı MiTo, bir tek bizim tarafımızdan test edilmedi muhtemelen. Aynı şirket, geçen ayki Hyundai Accent Era ve Renault Symbol'lü karşılaştırmamız için de, Türkiye'nin en çok satılan otomobillerinden biri olan Fiat Albea Sole bulamadı, veremedi. Ama biz, karşılaştırmada mutlaka yer alması gerektiğini düşündüğümüz için eşten-dosttan bulup yayınladık. Ve inanın, "Biz size araç vermemiştik, nasıl bulup da çektiniz?" diyen bile olmadı. Yine aynı şirket, Mayıs 2009 tarihli 11'inci sayımızda yayınladığımız ve çok ses getiren metrobüs haberimiz için de Fiat 500 sağlayamamıştı bize. Ama başka bir vesileyle çekim günü Tofaş'ın otoparkına gittiğimizde renk renk üç adet Fiat 500'ü orada görmüş olmak farklı bir deneyimdi bizim için. Ne oldu? Dergi çıkmadı mı? Ya da o haber yapılamadı mı? Hayır, e-otodergi'nin en ses getiren haberlerinden biri olarak yayınlandı, ama Volvo V50 kullanılarak. Sonuçta e-otodergi olarak, her aylık dergi gibi test araçla-

rını 2-3 gün süreyle alıp test ediyoruz. Eğer bir basınla ilişkilerci, 1 aylık bir test programı içinde bize 3 gün ayırmıyorsa bu aracın müsait olmamasıyla ilgili bir durum değil, bir tavidir.

### Ya diğerleri?

Zaten yukarıda da belirttik, işini layıkıyla yapamayanlar bir elin parmaklarını geçmiyor. Diğer tüm otomotiv şirketleri, Türkiye'nin en çok okuyucuya sahip otomobil dergisi e-otodergi'yi tüm plan-programlarına almış durumdalar. Örneğin yeni bir Mercedes-Benz aracı teste mi çıkıyor? Arayıp ya da mail gönderip teste almak için hangi günler müsait olacağımızı soruyorlar. Olması gerektiği gibi. Biz e-otodergi'de fiyatı 18.764 TL olan Geely Echo'yu da test ediyoruz, 216.000 Euro'luk etikete sahip Maserati GranTurismo'yu da. Peugeot 3008'i kullanmak için Antalya'ya da gidiyoruz, BMW 760Li test etmek için Almanya'ya da. Yani sizler için, mekan ve zaman ayrımı gözetmeksizin en

güncel dergiyi yapmak amacıyla, yurt dışından herhangi bir içerik destekçisi de olmadan, her zamankinden çok daha fazla çalışıyoruz. Hep de böyle devam edeceğiz.

### Alışmışlık ve "Ye kürküm ye'cilik"

Yeni bir aracınız çıkacak, onun tanıtım ve test programını en etkin şekilde yapmayı amaçlayacaksınız ve Türkiye'de en çok okuyucuya sahip otomobil dergisini hesaba katmayacaksınız. Bu hatayı yapanların içine düştükleri birkaç hata olabilir: Bir tanesi alışkanlıkların devam ettirilmesi. Kısacası basılı bir dergi 2500 bile satsa, okuyucu sayısı 6000'i geçemese bile, hele bir de yurt dışından lisanslıysa, "Basılı dergidir, yeri ayrıdır" gibi saçma bir düşünceye sahip olunması.

Bir başka neden "Ye kürküm ye" anlayışı. Yani kişilerin, çalıştıkları kurum/medya holdinglerin gücüne göre değerlendirilmeleri. Bugün büyük bir

holdingin otomobil dergisinin başındaki kişinin istekleri, dergi kaç satıyor olursa olsun geri çevrilmez. Otohaber Genel Yayın Yönetmeni'yken benim de yaşadığım bu duygu, otomotiv şirketinin o medya holdinginden korkması nedeniyledir. "Aman şu grupla aramız açılmasın" telaşı, insanlara hata yaptırıyor.

Bir diğeri, profesyonel olmamak. Yani işini hakkıyla yapamamak. Kısacası; tanıtımı yapılacak aracı 6000 kişinin okuduğu dergiye vermek ile 18.000'in üzerinde okuyucusu olan dergiye vermek arasındaki seçimi yanlış yapmak.

Biz işimizi yapıyoruz, yapmaya da devam edeceğiz. Sizin gücünüz arkamızda oldukça, en yeni haberleri e-otodergi'de okumaya devam edeceksiniz.

Peki e-otodergi'de, yukarıda adı geçen ya da geçmeyen, şu ana kadar testi yayınlanmamış bazı yeni modelleri nasıl okuyacaksınız? İşte onu biz de bilmiyoruz. Belki ileride test programı yapma becerisi olmayan o kişilerin e-mail adreslerini yayınlar ve sizden onlara birer e-mail göndermenizi rica ederiz. Tabii o kişilerin e-posta kutularına 18.000'in üzerinde e-mail gidince neler yaşanır onu da bilemiyoruz. Kesin olan, posta kutularının o yükü kaldıramayacağı.



Porsche Cayenne Dizel



Alfa MiTo



Seat Exeo



# YENİ “BEŞ YILDIZLILAR” BELLİ OLDU

Bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, sekiz otomobili kapsayan yeni test sonuçlarını açıkladı. Testte sadece Citroen C3 4 yıldızda kaldı.

Yazı: Emre Anamur

BU HABERDEKİ VIDEO'LARI İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



## Citroen C3

## Honda Insight Hybrid

## Kia Sorento

## Renault Grand Scenic

Yetişkin koruma: .....	30 puan (yüzde 83).....	33 puanla (yüzde 90).....	31 puanla (yüzde 87).....	33 puanla (yüzde 91)
Çocuk koruma:.....	36 puan (yüzde 74).....	36 puanla (yüzde 74).....	41 puanla (yüzde 84).....	37 puanla (yüzde 76)
Yaya koruma: .....	12 puan (yüzde 33).....	27 puanla (yüzde 76).....	16 puanla (yüzde 44).....	15 puanla (yüzde 42)
Güvenlik desteği:.....	3 puan (yüzde 40).....	6 puanla (yüzde 86).....	5 puanla (yüzde 71).....	7 puanla (yüzde 99)



**Skoda Yeti****Subaru Legacy**

Yetişkin koruma: .....	33 puan (yüzde 92).....	29 puanla (yüzde 79)
Çocuk koruma:.....	38 puan (yüzde 78).....	36 puanla (yüzde 73)
Yaya koruma: .....	17 puan (yüzde 46).....	21 puanla (yüzde 58)
Güvenlik desteği:.....	5 puan (yüzde 71).....	5 puanla (yüzde 71)

**Toyota Prius****Volkswagen Polo**

Yetişkin koruma: .....	32 puan (yüzde 88).....	32 puanla (yüzde 90)
Çocuk koruma:.....	40 puan (yüzde 82).....	42 puanla (yüzde 86)
Yaya koruma: .....	24 puan (yüzde 68).....	15 puanla (yüzde 41)
Güvenlik desteği:.....	6 puan (yüzde 86).....	5 puanla (yüzde 71)







## Efsane dönüyor

1950'ler, 1960'lar ve 1970'lerde Citroen'in en karizmatik otomobilinde kullanılan DS ismi, bugün yeni bir model gamına isim babalığı yaparak tekrar hayata geçiyor. Lifestyle otomobili olarak tasarlanan DS3, MINI Cooper gibi farklı olmayı amaçlıyor. Gerek iç mekanda, gerekse dış tasarımda geniş kişiselleştirme seçenekleri (döşeme renkleri, farklı gövde renkleri, aksesuarlar vs) sunacak DS3'te ESP ve 6 havayastığı standart. 3.95 m uzunluğa, 1.71 m genişliğe ve 1.46 m yüksekliğe sahip DS3, boyut olarak küçük sınıf ortalamalarında bir otomobil. Bagaj hacmiyse 285 litre.

## Sandero ödüllü yarışma

Fotoğraf çekmeye meraklıysanız artık bu merakınız size Dacia Sandero 1.4 Ambiance kazandırabilir. Dacia'nın [www.busandero-rosenin.com](http://www.busandero-rosenin.com) sitesinde düzenlemiş olduğu herkese açık fotoğraf yarışmasında büyük ödül Dacia Sandero'nun yanı sıra Siteye kendi gelen veya davet edilen kullanıcılar, siteye üye olduktan sonra oy kullanabiliyorlar. Üye olduktan sonra beğendikleri fo-

## Vahşi aslan Peugeot RCZ

2009 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda kamuoyu gösterimi yapılacak RCZ, 308 baz alınarak ortaya çıkarılmış kaslı çamurlukları, krom rengi tavan çitaları ve eğimli tavan yapısıyla sportif bir görünüme ve 2+2 kişilik bir oturma düzenine sahip. Tasarım açısından VW Scirocco'nun ve Renault Megane Coupe'si gibi hatchback'ten ziyade gerçek bir coupe görünümü sunan RCZ'nin diğer bir dikkat çekici görsel detayysa "double bubble" adı verilen tavan ve arka camın bombeli yapısı. Satışına 2010 yılı içinde başlanacak RCZ'nin ilk etapta ikisi benzinli ve biri turbodizel olmak üzere üç motor seçeneği olacak. Benzinli motorların her ikisinin de silindir hacmi 1598 cc ve ikisi de turbo beslemeye sahip. Bunlardan alt versiyon olan 156 HP güç ve 240 Nm tork üretirken, üst versiyon 200 HP güç ve 255 Nm (overboost ile 275 Nm) tork üretecek. 200 HP'lik RCZ 0-100 km/s hızlanmasını 7.6 saniyede tamamlayacak. Dizel motorsa 163 HP'lik 2.0 HDi. Maksimum torku 340 Nm olan bu motor 100 km mesafede ortalama 5.4 litre yakıtı ihtiyaç duyacak.



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# Satışlar bıçak gibi kesildi

ÖTV'deki artıştan sonra, Temmuz ayı satışları, bir önceki aya göre yüzde 60 oranında geriledi. 6319 adedi yerli, 10.318 adedi ithal olmak üzere ancak toplam 16.637 adetlik satışa ulaşıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Temmuz ayında zaten mevsimsel nedenlerden dolayı satışlarda azalma olur. Ağustos ayında yeni model yılı başlayacağından alımlar ertelenir. Ancak bu yıl bunların üzerine bir de ÖTV artışı eklenince yaranın üstüne tuz biber oldu. Otomobil satışları bir önceki aya göre yüzde 60 düştü. Yerli piyasada Renault, 2301 adet satışla Temmuz ayında da birinciliğini devam ettirdi. Yerli satışları biraz daha gerileyen Hyundai 1848 adet satışla ikinci olurken, onun ardından 1275 adet satışla Fiat, 667 adet satışla Honda ve satışları iyice gerileyerek 228 adede düşen Toyota geldi. İthal pazarda bir süredir sesi çıkmayan Ford 1710 adetle tekrar iddialı olduğunu gösterdi. 1551 adet satışla Volkswagen ikinci olurken, onun ardından 1142 adet satışla Opel ve 1066 adet satışla Hyundai geldiler.

Temmuz ayında 7 adet Ferrari satıldı. Saab ve Porsche gibi lüks markaların da Temmuz ayındaki satışları Haziran'a göre arttı. Mercedes-Benz C Sınıfı, Haziran'daki performansının çok

uzağında kaldı. Honda City'nin 14 adet, Kia Cerato'nun 1 adet satması ve Subaru Impreza'nın hiç satmaması dikkat çekti.

Model bazında, makyajlanan Hyundai Accent Era, 1685 adet satışla birinciliğini sürdürdü. 1194 adet satan Renault Megane Sedan ikinci olurken, onu 776 adet satışla Renault Symbol ve 743 adetle Ford Focus Sedan izlediler. Yeni model yılıyla birlikte satışlar hareketlenebilir. Ama Ramazan rehabeti satışları frenleyebilir (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı		
Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak .....	18.588 .....	13.173
Şubat.....	21.196 .....	14.492
Mart.....	34.147 .....	40.622
Nisan .....	30.313 .....	36.202
Mayıs .....	31.477 .....	44.188
Haziran .....	28.724 .....	41.019
Temmuz.....	25.530 .....	16.637
Toplam.....	189.975 .....	206.333

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1 ....Ford .....	1710.....	17.772
2 ....Volkswagen .....	1551.....	14.763
3 ....Opel.....	1142.....	13.581
4 ....Hyundai.....	1066.....	11.864
5 ....Toyota .....	862.....	10.794
6 ....Peugeot .....	342.....	8087
7 ....Nissan.....	338.....	3077
8 ....Honda.....	265.....	5650
9 ....Citroen .....	239.....	3778
10 ...Audi .....	238.....	3119
11 ...Dacia .....	242.....	2257
12 ...Mercedes-Benz .....	221.....	4851
13 ...Chevrolet.....	214.....	5073
14 ...Renault.....	203.....	2732
15 ...Fiat .....	201.....	4145
16 ...BMW .....	177.....	3312
17 ...Kia.....	148.....	3487
18 ...Chery .....	136.....	1561
19 ...Seat.....	130.....	1610
20 ...Volvo .....	128.....	1330
21 ...Mazda.....	114.....	1458
22 ...Skoda .....	102.....	2157
23 ...Proton.....	82.....	669
24 ...Geely.....	78.....	713
25 ...Land Rover.....	52.....	863
26 ...SsangYong.....	47.....	495
27 ...Subaru.....	44.....	696
28 ...Mitsubishi.....	36.....	979
29 ...Daihatsu .....	32.....	700
30 ...Suzuki.....	32.....	1246

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
31 ...Jeep .....	26.....	300
32 ...Alfa Romeo.....	23.....	188
33 ...Dodge .....	20.....	141
34 ...Porsche .....	20.....	131
35 ...Lada.....	12.....	217
36 ...Chrysler .....	10.....	128
37 ...Saab.....	7.....	41
38 ...Ferrari .....	7.....	14
39 ...Maserati .....	5.....	11
40 ...MINI.....	5.....	419
41 ...Lancia .....	4.....	179
42 ...Tata .....	4.....	738
43 ...Jaguar .....	2.....	159
44 ...Bentley .....	1.....	7
45 ...IKCO .....	0.....	149
46 ...Lamborghini .....	0.....	6
47 ...smart .....	0.....	28
Toplam.....	10.318.....	135.675

Yerli marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1 ....Renault.....	2301.....	29.374
2 ....Hyundai.....	1848.....	20.905
3 ....Fiat .....	1275.....	13.616
4 ....Honda.....	667.....	3407
5 ....Toyota .....	228.....	3356
Toplam.....	6319.....	70.658





### Accent Era önde

Sokaklara baktığımız zaman taksilerin çoğunun artık Hyundai Accent olduğunu görüyoruz. Bunu satış adetlerine baktığımız zaman da kolayca anlayabiliyoruz. Hyundai Accent Era modeli 1685 adet satışla Temmuz ayının da en fazla satan modeli olmayı başardı. Yeni Renault Symbol, geçmişteki başarısını gösteremiyor. Yeni Symbol Temmuz ayında ancak 776 adet sattı.

### Yine Megane Sedan

Yakında yenilenecek olmasına karşın güncel Renault Megane Sedan modeline olan rağbet devam ediyor. Bu da güncelliğini kaybetmeyen bir tasarıma sahip olmasından kaynaklanıyor. 1000'li rakamı geçen tek C segmenti modeli olan Renault Megane Sedan, Temmuz ayında 1194 adetlik satışa ulaştı. Onun ardından 743 adet satışla Ford Focus Sedan, 667 adet satışla Honda Civic ve 615 adet satışla Toyota Corolla Sedan geldi.



### Eski lider yine lider

Sürpriz bir atakla Haziran ayında liderliği ele geçiren Mercedes-Benz C Sınıfı'nın Temmuz'da pek sesi çıkmadı. Liderlik tekrar eski "lider"e geçti. Yıllardır D segmentinin lideri Volkswagen Passat modeliydi. Temmuz ayında 346 adet satan Passat yine birinci olmayı başardı. ÖTV farkını fiyatlara yansıtmayan Mercedes-Benz C Sınıfı ve fiyatını ciddi oranda indiren BMW 3 Serisi Ağustos'ta sürpriz yapabilir.

#### B segmentinin en çok satan 8 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1	Hyundai Accent Era	1685	19.336
2	Renault Symbol	776	12.532
3	Fiat Albea	664	6547
4	Hyundai Getz	527	6073
5	Opel Corsa	524	4643
6	Renault Clio HB	309	3810
7	Ford Fiesta	299	4951
8	Volkswagen Polo	279	2602

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1	Renault Megane Sedan	1194	12.470
2	Ford Focus Sedan	743	6801
3	Honda Civic	667	3461
4	Toyota Corolla	615	8105
5	Fiat Linea	503	5383
6	Ford Focus HB	434	3503
7	Opel Astra HB	300	3873
8	Toyota Auris	186	2922
9	Renault Megane HB	143	1266
10	Peugeot 308	116	2043

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1	Volkswagen Passat	346	4002
2	Opel Insignia	179	1895
3	Toyota Avensis	122	829
4	Ford Mondeo	96	1315
5	Volvo S40	70	851
6	Audi A4	65	648
7	Honda Accord	61	346
8	Mercedes-Benz C Sınıfı	59	3018
9	Citroen C5	48	906
10	Peugeot 407	36	694



### E Sınıfı, 5 Serisi'ni geçti

E segmentinde liderin adı uzun zamandır değişmiyordu. Ancak Temmuz ayında Mercedes-Benz E Sınıfı 64 adetlik satışla liderliği BMW 5 Serisi'nin elinden almayı başardı. 36 adet satan BMW 5 Serisi'nin ardından 26 adetlik satışla Audi A6 modeli, 8 adetle Chrysler 300C ve sadece 2 adetlik satışla Jaguar X-Type modeli geldi. Bu segmentte iddialı olan çok fazla model yok.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1	Mercedes E Sınıfı	64	475
2	BMW 5 Serisi	36	676
3	Audi A6	26	216
4	Chrysler 300C	8	37
5	Jaguar X-Type	2	107

### Liderlik yine el değiştirdi

Bu segmentte bir ay Volkswagen Tiguan modeli lider olurken, diğer ay Nissan Qashqai birinci geliyor. Bu gelenek bozulmadı ve Haziran ayında Tiguan birinci olurken, Temmuz ayında 199 adet satışla Qashqai önde geldi. Qashqai modeli aynı zamanda Nissan'ın da en fazla satan modeli olarak dikkat çekiyor. 66 adet satışla Kia Sportage üçüncü ve 64 adet satışla Chery Tiggo dördüncü oldular.



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

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1	Nissan Qashqai	199	1687
2	Volkswagen Tiguan	169	1363
3	Kia Sportage	66	1065
4	Chery Tiggo	64	898
5	Chevrolet Captiva	46	979
6	Kia Sorento	42	472
7	Audi Q5	36	271
8	Nissan X-Trail	33	363
9	Subaru Forester	32	364
10	Daihatsu Terios	27	547



### Eski toprak "Ben de varım" dedi

Her ne kadar kendisini bazı aylarda geçen modeller olsa da BMW X5 modeli yine başarılı olmaya devam ediyor. Temmuz ayında 22 adet satan X5 modelinin ardından 21 adetle Mercedes-Benz M Sınıfı geldi. Porsche Cayenne 15 adetle üçüncü olurken, satışları biraz gerileyen Audi Q7 modeli dördüncü oldu. Bir zamanların ünlü 4x4'ü Jeep Grand Cherokee modeli ise 11 adetle ancak beşinci geldi.

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

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2009	Ocak Temmuz 2009
1	BMW X5	22	133
2	Mercedes-Benz M Sınıfı	21	121
3	Porsche Cayenne	15	105
4	Audi Q7	13	135
5	Jeep Grand Cherokee	11	137



# SPORTİF SÜRÜŞ VE KONFOR BİRARADA

Beşinci jenerasyonuna kavuşan Subaru Legacy'yi, kapılarını 17 Eylül'de açacak olan Frankfurt Otomobil Fuarı'ndaki Avrupa tanıtımından önce kullanma fırsatı bulduk.

**Yazı: Emre Anamur**

**Köln-Almanya**

**Fotoğraflar: Subaru Medya**





**Japon üretici Subaru, beşinci nesil Legacy modelini Avrupa pazarına sunmaya hazırlanıyor.** Halen Amerika pazarında satışta olan yeni Legacy Sedan ve Station Wagon, 17 Eylül'de Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirilecek tanıtımının ardından Avrupa yollarına çıkacak. Otomobilin hem sedan hem de station wagon karoserleri, ülkemizde ilk etapta sadece 2.0 litrelik benzinli motor ve yeni Lineartronic 6 kademeli otomatik şanzımanla birlikte yaklaşık 70.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulacak. 2010 yılında bu seçeneğe bir de 2.0D motora ve 6 ileri manuel şanzımana sahip turbodizel versiyon eklenecek. Yeni Subaru Legacy Sedan'ın, ülkemize 2010'da ithal edilecek olan 2.0D modeli-ni Köln ve çevresinde kullandık.



**İÇ MEKAN GENİŞ, FERAH VE KONFORLU. BİRÇOK KUMANDA DİREKSİYONUN SOLUNDA.**



### **D segmentine sportif bir dokunuş**

Subaru'yu orta sınıf olarak da adlandırdığımız D segmentinde temsil eden Legacy, beşinci jenerasyonunda son derece sportif hatlara sahip. Kanat motifli ızgara tasarımıyla dikkat çeken otomobil, adeta markanın motorsporlarından gelen sporcu DNA'sının bir devamı niteliğinde, sınıfındaki birçok modelin aksine, ağırbaşlı olmak yerine agresif ve sportif bir görünüm sunuyor. Önde uzunlama-

sına yerleştirilmiş büyük farlara ve arkada otomobilin yan taraflarına dönen büyük stop lambalarına sahip olan Legacy Sedan'ın profilden görünümü de, aracın genelinde yakalanana "akıcı" tasarım özelliklerini devam ettiriyor. Sportifliğin bir simgesi olan kısa bagaj bölmesinin (profilden bakınca liftback karoser gibi görünüyor) bir dezavantajı ise, sınıf standartlarının altında kalan 486 litrelik bagaj hacmi.

### **İç mekan, genişliğiyle öne çıkıyor**

Legacy Sedan'ın iç mekanındaki konfor özellikler ve genişlik-ferahlık, bir önceki jenerasyona göre gözle görülür oranda arttırılmış. Dış tasarımda eskisinden daha yüksek, daha geniş ve daha uzun dingil mesafesine kavuşan otomobil, bu artıları iç mekana yansıtmayı başarmış. İç mekanda; baş mesafesi 40 mm, öndeki sağ ve sol koltuklar arasındaki mesafe 30 mm, ön koltuklar ile arka

koltuklar arasındaki mesafe ise 62 mm arttırılmış. Öte yandan, ön koltukların sırtlıklarındaki eğimin açısında yapılan bir değişiklik sonucunda, diz mesafesi sınıf standartlarının üzerine çıkmış durumda. Donanımına göre, anahtarsız çalıştırma imkânının da sunulduğu Legacy Sedan'da, mekanik el freni yerine elektronik el freni tercih edilmiş. Bu sayede, el freni kolu konacak alan boşalmış, bu alana bardaklık ve eşya gözü yerleşti-



rilmiş. Dış tasarımdaki sportiflik, iç mekanda da gerek üç kollu direksiyon simidi, gerekse bazı alanlarda kullanılan metal-krom kaplamalarla devam ettirilmiş. Sade tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. Hız göstergesinin sol tarafına yerleştirilen analog anlık tüketim göstergesi BMW modellerini anımsatıyor. Bu noktadaki dijital ekranda, aracı kullandığınız vites yazıyor ve yukarı-aşağı oklarla, daha düşük yakıt tüketmek için bir üst ya da bir alt vitese geçmeniz için uyarılıyorsunuz. Hem gösterge panelindeki hem de orta konsolun üstündeki dijital ekranlardaki yazıların beyaz renge sahip olması, her türlü ışıktaki kolay okunmalarının yanı sıra, gözü rahatsız etmemelerini de sağlıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. İç mekanda gözümüze çarpan belki de tek olumsuzluk ise, gösterge paneli ve çevresinde, bununla birlikte orta konsolda kullanılan malzemenin sert plastik olması. Japon otomobillerinin büyük çoğunluğunda rastladığımız bu malzeme yerine, daha yumuşak dokunuşa sahip bir malzeme kullanılsa daha iyi olurdu. Yeni Legacy Sedan'ın iç mekanı, kapaklı-kapaksız eşya gözleri, bardaklıklar ve kapı içi gözleri bakımından son derece yeterli.

### Subaru'dan "boxer dizel" motor

Subaru, Mart 2008'de ilk boxer dizel motoru üretti. Euro 5 normlarını karşıla-

### OTOMOBİLİN TASARIMINDA GÖZE ÇARPAN İLK ÖZELLİK SPORTİFLİK.

yan ve ortalama 156 g/km karbondioksit salınımı bulunan 2.0 litrelik turbodizel motor, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 150 HP güç üreten motorun torku ise 1800-2400 d'd'de 350 Nm. Bu motor araca 206 km/s'lik maksimum hız ve 9.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Legacy Sedan 2.0D'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km. Subaru mühendisleri, boxer dizel motorun; yakıt tüketimi, sarımsız çalışması, performans ve sessizlik konularında öne çıktığını belirtiyorlar.

### Yol tutuşuyla öne çıkıyor

Subaru, tüm diğer modellerinde olduğu gibi, yeni Legacy'de de "Simetrik AWD" olarak adlandırılan ve markaya has dört tekerlekten çekiş sistemine yer veriyor. Yol tutuştaki başarısını birçok modelde kanıtlamış olan bu sistem, standart donanımda bulunan VDC'nin de (Vehicle Dynamics Control – Araç Dinamikleri Kontrolü) yardımıyla, otomobile üst düzey bir yol tutuş performansı sağlıyor. Köln ve çevresinde, ağırlıklı olarak otoyol dışı, zaman zaman dar ve virajlı

yollarda kullandığımız Legacy Sedan, 1501 kg'lık boş ağırlığına rağmen çevik bir performans ve başarılı yol tutuş özellikleri sergiledi. Görüş açılarındaki herhangi bir sorunun bulunmadığı otomobil, gaz pedalına hızlı tepki vererek başarılı hızlanmalara imza atabiliyor. Ama bunun karşılığında yakıt tüketimi de artıyor elbette. Toplam yaklaşık 100 km'lik kullanimımız sonucunda, yol bilgisayarında 8.4 lt/100 km'lik ortalama tüketim verisi elde ettik. Direksiyon simidinin biraz büyük olduğu otomobilde kemikli vites ge-



çişleri sportif tasarımı destekliyor. Rahat koltuklar (sürücü tarafındaki elektrikli olarak 10 yöne ayarlanıyor ve hafızaya alınabiliyor), ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimleri, etkin, hızlı ve sessiz çalışan otomatik klima, konforlu bir yolculuk yapmanıza imkan tanıyor. Süspansiyon konforu konusunda ise, aracı Almanya'nın küçük köyleri arasında bile kaymak tabir edilen niteliğe sahip asfalt yollarında kullandığımız için çok fazla yorum yapamayacağım. Başarılı yol tutuş sağlayacak kadar sert olan süspansiyon sistemi (önde MacPherson, arkada çift kollu), kaymak asfaltta konfor konusunda en ufak bir rahatsızlık vermedi. Ama elbette aynı aracı bir de Türkiye'nin kötü kalitedeki yollarında kullanmakta fayda var. Önde hava kanallı disk, arkada ise disk frenlere sahip sistem, 1501 kg ağırlığa sahip aracı güvenli ve hızlı bir şekilde durdurmayı başarıyor.



### Ekim'de Türkiye'de

Bu yıl 20'nci yaşını kutlayan ve beşinci jenerasyonuna kavuşan Legacy, sedan ve station wagon karoserleriyle Ekim ayında Türkiye'ye ithal edilecek. Otomobilde ilk etapta 2.0 litrelik benzinli motor ve yeni CVT özellikli 6 kademeli Lineartronic şanzıman yer alacak. Dizel seçenek ise 2010'da satışa sunulacak. Subaru'nun Türkiye Genel Müdürü Murat Gürünlü, otomobilin fiyatını 70.000 TL'den başlatmayı planladıklarını ve bu yıl içinde 100 adet yeni Legacy satmayı hedeflediklerini açıkladı. Subaru'nun 2010 yılı içinde, tüm modellerden toplam satış hedefi ise 3000-3500 adet. Gürünlü, bu satış adedinin, binek otomobil pazarının yüzde 1'ine denk geleceğini tahmin ettiklerini belirtiyor. Bu da, halen yüzde 0.32 olan Subaru'nun Türkiye'deki pazar payının hayli artacağı anlamına geliyor.



### Subaru Legacy 2.0D

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1998 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
 Maksimum güç: ..... 150 HP @ 3600 d/d  
 Maksimum tork: ..... 350 Nm @ 1800-2400 d/d  
 Maksimum hız: ..... 206 km/s  
 0-100 km/s: ..... 9.3 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4730 / 1780 / 1505 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 486 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 7.5 / 5.1 / 5.9 lt/100 km  
 Fiyat: ..... Henüz belli değil, 2010'da satışa sunulacak

- + Yol tutuş, arkada diz mesafesi, sessiz-konforlu iç mekan
- Orta konsoldaki sert plastik, bagaj hacmi

*KÖLN'DE DÜZENLENEN TEST  
SÜRÜŞÜ ORGANİZASYONUNA  
e-otodergi ADINA EMRE  
ANAMUR KATILDI.*



# ÖNCÜ CROSSOVER, EKİM'DE YENİLENEREK GELİYOR



Dört tekerlekten çekişin uzman markası Subaru'nun ilk kez 1995 yılında satışa sunduğu crossover modeli Outback, yeni jenerasyonuyla Ekim ayında Türkiye yollarına çıkacak.

Yazı: Emre Anamur - Köln-Almanya

Fotoğraflar: Subaru Medya



**Kompakt SUV'larda arazi kabiliyeti, binek otomobillerde sürüş dinamiği ve konfor, station wagon'larda ise işlevsellik ön plana çıkar.** Bu üçünü belirli oranlarda birleştiren crossover segmenti ise son yıllarda çok popüler. Öyle ki birçok marka, bu sınıfta yer alacak yeni modeller geliştiriyor. Subaru ise, Outback modeliyle bu sınıfın eskilerinden. Yeni jenerasyonuna kavuşan Outback'i, Frankfurt'taki tanıtımının hemen öncesinde, Almanya'nın bir başka şehri Köln'de kullandık.

### Boyutları büyüdü, yeni bir yüze kavuştu

1995 yılından bu yana yollarda olan Outback, yeni jenerasyonunda daha uzun, daha geniş ve daha yüksek bir karosere sahip. Otomobilin uzunluğu 45 mm, genişliği 50 mm, yüksekliği 70 mm, dingil mesafesi ise 75 mm artmış (Yenisı 2670 mm). Bunlar da beraberinde daha büyük boyutlu ve kaslı bir araç yaratmış. Tüm bunların yanında, Outback sportif bir tasarıma sahip. Kanat motifli geniş ön ızgara ve dikey konumlandırılmış büyük



farlar, önden görünümün başlıca özellikleri. Yandan bakıldığında, özellikle de D sütunuyla SUV'ları andıran otomobil, cam çerçevelerinin etrafındaki krom kaplamalarla da son derece sportif bir görünüme sahip. Çıkıntılı arka tampon, büyük bagaj kapağı, yanlara doğru dönen büyük stop lambaları ise arka tasarımın özellikleri. Otomobilin bagaj hacmi 526 litre. İster koltuk sırtlıklarındaki ister bagajdaki kollar yardımıyla kolayca öne katlanan arka koltuklar sayesinde bu hacim 1726 litreye kadar çıkartılabiliyor.

### Kokpitte konfor ve işlevsellik artışı

Yeni Outback'in iç mekânından bahsederken altının çizilmesi gereken konu: Otomobilin konfor özelliklerinin, bu konuda sunduğu donanımın ve öte yandan bir crossover'dan beklenen işlevsellik özelliklerinin artırılmış olması. Tüm bunların yanı sıra, tıpkı Legacy Sedan'daki gibi, otomobilin hem ön hem de arka oturma alanlarında ciddi bir genişleme yaşanmış. Bu da elbette dış boyutlardaki büyümenin bir yansıması. Öte yandan, artık el freni kullanılmıyor oluşu da bu

alanın eşya gözü ve bardaklık olarak değerlendirilmesini mümkün kılmış. Outback'in Legacy'den farklı bir özelliği de, arka koltuk sırtlıklarının ayarlanabilmesi. Bu da, tıpkı daha büyük bagaj hacmi ve pratik koltuk katlanma sistemi gibi, bir crossover olan Outback'in işlevselliğini arttıran bir özellik. Arka koltuktaki diz mesafesiyle övgüyü hak eden Outback, sürücü koltuğunda tıpkı Legacy'deki gibi 10 yönlü ve bel destekli elektronik ayar mekanizmasına sahip. Araçta birçok kapaklı-kapaksız eşya gözü ve bardaklık bulunuyor. AUX çıkışı da, yeni çağın en önemli gereksinimlerinden birini karşılaması bakımından olumlu.

### Yepyeni bir şanzıman: Lineartronic

Test aracımızda 2.5 litrelik benzinli motor bulunuyordu. 167 HP güç ve 229 Nm tork üreten motor, araca 198 km/s maksimum hız ve 10.4 saniyede 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Ancak bu aracın en fazla üzerinde durulması gereken özelliği, yeni şanzımanı. Lineartronic olarak adlandırılan CVT özellikli yeni şanzıman, 6 ileri vitese sahip.



Aynı şanzıman, ülkemize ithal edilecek Legacy'de de yer alıyor. Ürün gamında yer alan 5 kademeli geleneksel otomatik şanzımana göre sarsıntısız çalışma, vites geçişi hızı, yakıt tüketimi (yüzde 3.4 daha az), sessizlik ve karbondioksit salınım oranı gibi konularda üstünlüğü bulunan Lineartronic, istendiğinde (vites kolu sol tarafa itildikten sonra) manuel olarak da kullanılabilir. Bu konumdayken, vites değişimleri ister vites kolundan, ister direksiyon simidinin arkasındaki pedallardan yapılıyor. Yeni şanzıman, kullanımımız boyunca sarsıntısız vites geçişleri ve hızlı tepkileriyle (vites değişim hızı 0.1 saniye) bizden olumlu not aldı. Direksiyon simidinin arkasındaki pedalları kullanarak vites değiştirmek de, insana bir crossover'ın sürücü koltuğunda olduğunu unutturuyor.

### Hafif arazide sorunsuz yol alıyor

Subaru Outback, markanın uzmanlık alanı olan dört tekerlekten çekişi, "Simetrik AWD" adıyla sunuyor. Outback'te VDC (Vehicle Dynamics Control – Araç Dinamikleri Kontrolü) ve Hill Holder (Yokuşta Kalkış Yardımcısı) ile desteklenen bu sistem, aracın yerden yüksekliğinin de daha uygun olmasının verdiği avantajla, bizim için özel olarak hazırlanmış hafif arazide başarıyla yol aldı. Çok de-

rin olmayan bir su geçişini de kapsayan rotada, mıcır yolda VDC'yi kapatma ve "hill holder" özelliklerini de test etme fırsatımız oldu. Türkiye'de yapılan araştırmalar göre, 4x4 araç sahiplerinin büyük bir çoğunluğunun araziye hiç girmedikleri düşünülürse, Outback'in test ederek gördüğümüz hafif arazi kabiliyeti, bu aracı tercih edecek olan kullanıcıya fazlasıyla yetecektir. Araziden çıkıp asfalt kullanımına geçtiğimizde de Outback, yeterli konforu sunmayı başardı. Ama açıkçası, 2.5 litrelik bir motordan, otomobilin dış tasarımına da uyan, daha sportif bir ses beklerdik. Torku biraz zayıf kalan motor, devirli kullanımı seviyor ve bu nedenle de olması gerektiğinden daha fazla yakıt tüketiyor.

### Ekim'de Türkiye'de

Yeni Subaru Outback, Türkiye'ye Ekim ayında ithal edilecek. Otomobilde sadece 2.5 litrelik benzinli motora ve yeni Lineartronic şanzımana yer verilecek. Subaru'nun Türkiye Genel Müdürü Murat Gürünlü, 2.5 litrelik motoru nedeniyle yüksek vergi dilimine giren Outback'in fiyatını 105.000-110.000 TL'den başlatmayı planladıklarını ve bu yıl içinde 10 adet yeni Outback satacaklarını tahmin ettiklerini belirtti. Subaru'nun 2010 satış hedefi ise 3000-3500 adet.



Subaru Outback 2.5i

*OUTBACK,  
YOLDA KONFOR  
SUNMASININ  
YANI SIRA  
HAFİF ARAZİDE  
DE SORUNSUZ  
İLERLİYOR.*

### Fabrika verileri

Motor:	2457 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	6 ileri Lineartronic (CVT)
Maksimum güç:	167 HP @ 5600 d/d
Maksimum tork:	229 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	198 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4775 / 1820 / 1605 mm
Bagaj hacmi:	526/1726 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	11.3 / 6.7 / 8.4 lt/100 km
Tahmini fiyat:	105.000-110.000 TL (Ekim'de satışa sunulacak)

- + Hafif arazide performans, arkada diz mesafesi
- Orta konsoldaki sert plastik, yakıt tüketimi



# YENİ YÜZ, YENİ MOTOR

Makyajlanarak yeni yüze kavuşan Ford Ranger gamına 156 HP gücünde 3.0 litrelik turbodizel motor seçeneği de eklendi.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Ford Medya



Ford; yenilenen yüzüyle 2010 model olarak satışına başlanan Ranger'ın basın tanıtımını ve sürüş organizasyonunu İstanbul-Kemerburgaz'da gerçekleştirdi. Önceki yıl otomobil türevli kamyonet pazarında satış sıralamasında üçüncü olan ve 2009'un ilk 6 ayında kendi segmentinde yüzde 18.9'luk payla en çok satılan araç unvanını alan Ranger'daki görsel anlamda en büyük fark burun tasarımında gerçekleştirilmiş. Araç, Ford'un yeni tasarım çizgisi kinetik dizaynı tam olarak yansıtamasa da gayet albenili bir görünüme sahip. Özellikle de Wildtrak donanımında. Ranger'da makyajla birlikte radyatör ızgarası, ön tampon, sis farları ve tavan rayları gibi parçalar yenilenmiş. Bu arada makyajlı Ranger'ın Euro NCAP çarpışma testi henüz gerçekleştirilmemiş olsa da eski versiyonun sadece 2 yıldızda kaldığını hatırlatalım.



Yeni yüzlü Ford Ranger'da iki farklı çekiş sistemi (4x2 veya 4x4), iki farklı motor seçeneği 2.5 litre 143 HP turbodizel veya 3.0 litre 156 HP turbodizel) ve iki farklı şanzıman seçeneği (manuel veya otomatik) arasında tercih yapabilmek mümkün. Donanım seviyeleri ise 4X2 konfigürasyonunda Standart ve XLT, 4X4 konfigürasyonunda Standart ve Wildtrak olarak sunuluyor.

Bizim kısa bir parkuru kapsayan test/sürüş organizasyonunda kullandığımız araç otomatik şanzımanlı bir Ford Ranger 4x4 Wildtrak idi. Ranger ailesinin en üst versiyonu olan bu araçta 3.0 litrelik Duratorq TDCi motor görev yapıyor. 156 HP güç be 380 Nm tork üreten bu turbodizel ünite, sınıfının en güçlüsü olmasa da, 2.5 litrelik versiyondan hissedilir derecede daha yüksek çekişe sahip. Kullandığımız parkurdaki yamaç tırmanışlarında aracı taşımakta zorlanmayan motorun tüketiminin de 2.5 litrelik motorla benzer seviyede. Kullanımı bu tarz araçlardan bekleneneği gibi sert olan Ranger'ın bizim kullandığımız modeli olan Wildtrak'te çift renkli deri koltuk ve turuncu dikişler gibi göze hitap eden detaylar vardı. Konsol üzerindeki multimetre ise daha önce Thunder olarak anılan üst donanım versiyonunda da kullanılan faydalı bir detay. Multimetre pusula, ısı ve yükseklik ölçer olarak hizmet vermesinin yanı sıra

arazi kullanımında da faydalı olacak eğim ölçer olarak görev yapıyor.

### 3 farklı sürüş modu

Arazide zorlanmadan ilerleyen Ford Ranger 4x4'te üç sürüş modu arasında seçim yapılabilir:

- **4x2:** Düz yol kullanımı için
- **4x4 Yüksek:** Kaygan zeminlerde ve arazi şartlarında kullanım için
- **4x4 Düşük:** Ağır arazi şartları için

Bunun dışında 750 mm'lik su geçiş yeteneği ve 207 mm'lik zemin yüksekliği de bu aracın araziye uyumunu arttıran özellikler.

### Sonuç

4x2 aktarmalı Ford Ranger'ın fiyatı 37.750 TL'den başlarken, 4x4 aktarmalı olanının başlangıç fiyatı 49.350 TL olarak açıklanıyor. Bizim kullanma fırsatı bulduğumuz en donanımlı 4x4 Wildtrak'ın fiyatıysa 55.395 TL. Makyajla birlikte Ranger'ın donanım seviyesinin iyileşmesi ve ürün gamına daha güçlü motor seçeneğinin eklenmesi, segment liderliği pozisyonunu korumasındaki en büyük silahlar olacak.



Ford Ranger 4x4 Çift Kabin Wildtrak

ORTA  
KONSOLDAKİ  
PUSULA,  
YÜKSEKLİK VE  
EĞİM ÖLÇER  
FAYDALI.

### Fabrika verileri

Motor: .....2953 cc, 4 silindirli, turbodizel  
Şanzıman: .....5 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 156 HP @ 3200 d/d  
Maksimum tork: ..... 380 Nm @ 1800 d/d  
Maksimum hız: ..... 170 km/s  
Boyutlar (uz / gen / yük): .....5175 / 1805 / 1795 mm  
Kargo alanı (uz / gen / yük): ..... 1530 / 1456 / 457 mm  
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.): ..... 10.9 / 7.8 / 8.9 lt/100 km  
Fiyat: .....55.395 TL

- + Artan donanım, su geçiş yüksekliği
- Daha rafine rakipleri var



# SINIFININ YENİ ÖĞRENCİSİ

Peugeot, 3008 ile crossover sınıfına giriş yapıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





### Son yıllarda sosyal hayattaki değişim, otomobil dünyasına da yansıyor.

İnsanlar artık otomobillerden tutun da, cep telefonlarına kadar her üründen daha fazla şey talep ediyorlar. Düşünsenize bundan 15 yıl önce cep telefonu insanlara bir mucize gibi geliyordu ve o şekilde konuşabilmek büyük bir olaydı. Şimdiyse insanlar cep telefonlarının fotoğraf çekmesini, ses kaydetmesini, müzik çalmasını ve internete bağlanmasını istiyorlar. Otomobil dünyasında da durum farklı sayılmaz. Alınacak otomobil SUV kadar fiyakalı olsun, ama tüketimi SUV kadar fazla olmasın. Aynı zamanda şehir içinde de rahat kullanılsın, ama hafta sonu hobi ve doğa gezintilerinde de iş görsün. Ayrıca iç mekanı da kullanışlı olsun.

İşte tüm bu beklentiler ve ihtiyaçları aynı anda karşılamaya yönelik olarak ortaya çıkan crossover'lar da son yılların trendleri arasında. Ülkemizde en bilinen örneği Nissan Qashqai olan bu sınıfa Peugeot'da 3008 ile giriş yaptı.

### Melez tasarım

4365 mm'lik uzunluğu ile kompakt hatchback'lere yakın olan 3008, bünyesinde SUV, MPV ve birazcık da hatchback özelliklerini toplamış bir melez. Geniş ağızlı radyatör ızgarasıyla bir Peugeot olduğunu belli eden 3008, yandan ve arkadan biraz kilolu bir gö-

rününe sahip. Otomobilin iç mekanıysa tartışmasız olarak hem çok şık, hem de kalite hissi yüksek. Daha önceki yazılarımızda belirttiğimiz gibi, sportif çizgisiyle Audi R8'i andıran konsolda kullanılan yumuşak dokunuşlu plastikler, şalter tipi kumandalar beğenimizi kazanan detaylar arasında yer alıyor.

*ÖN KONSOL SPOR OTOMOBİLLERİ KISKANDIRIYOR. VİTESLERİ DİREKSİYON ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN DEĞİŞTİRMEK MÜMKÜN.*





3008, ŞEHİRİÇİNDE  
OLDUĞU KADAR ŞEHİRDİŞİ  
KULLANIMINA DA UYGUN.  
PİKNİK KULLANIMLARINDA  
SORUNSUZ OLAN 3008 İLE  
GERÇEK ARAZİYE GİRMEK  
MACERA OLACAKTIR.







KOL DAYAMA  
YERİNİN ALTINDAKİ  
GÖZ GENİŞ.  
HEAD-UP  
GÖSTERGE VE  
GRIP CONTROL  
OPSİYONEL.  
EL FRENİ  
ELEKTRO-MEKANİK



Yüksek oturma pozisyonu SUV'dan çok MPV'yi hatırlatan otomobilin iç mekanında dikkat çeken noktalardan biri head-up ekran. Opsiyonel olan bu donanım sayesinde otomobil çalıştığı anda gösterge tablosunun siperliğinden çıkan ekrana hız ve araç takip mesafesi ayar bilgisi yansıtılıyor. Bu ekran dilenirse orta konsoldaki bir düğmeyle kapatılabilir. Dikkat çeken diğer özellikse yine opsiyonel olarak alınan Grip Control sisteminin çevirmeli kumandası. Gelişmiş bir çekiş kontrol sistemi olan Grip Control sayesinde gerektiğinde yüzde 100 kilitle diferansiyel etkisi yaratılarak, önden çekişli 3008'in farklı zeminlerde daha kolay yol alması sağlanabiliyor. Tekerleklerin dönüş hızı ve patinaj yapıp-yapmamasını zemine göre ayarlayarak, otomobilin hafif arazi-piknik ortamlarında standart önden çekişli otomobillere göre daha kolay bir kullanım sunan Grip Control'ün standart, kar, genel arazi, kum ve ESP kapalı olmak üzere 5 ayanı bulunuyor. Tabi 3008'in bir arazi aracı olmadığını, sadece hafif arazi şartlarında ilerleyebileceğini hatırlatmakta fayda var.

### Tanıdık motor

3008'in ülkemizde tek dizel motor seçeneği mevcut; 1.6 HDi 110 HP. Otomobil severlerin yakından tanıdığı 1.6 HDi, sadece otomatikleştirilmiş manuel şanzıman Auto6R ile satın alınabiliyor. Açık söylemek gerekirse bu motor 1425 kg'lık 3008'i uçurmasa da, aile kullanımı için makul sayılabilecek bir performansla taşıyor. Bu sayımızda kullandığımız 3008'in, 13. sayımızda Antalya'da kullandığımız ve "ilk sürüş"ünü verdiğimiz 3008'den biraz daha performanslı hissi verdiğini de eklememiz gerek. Tabi Fransız fabrika verilerinde 12.2 sn ve 13.6 sn'lik iki farklı 0-100 km/s hızlanma değerinin olması bunu açıklar nitelikte. (ülkemizde 12.2 saniye olarak tek değer açıklanıyor). Bunun nedeninin 16, 17 ve 18 inçlik üç farklı jant-lastik seçeneği olduğunu düşünüyoruz.

Konforlu süspansiyon sistemine sahip olan 3008, virajlarda tedirginlik vermeyen bir tutuma sahip. Otoyol sürüşlerindeyse yüksek yapı nedeniyle yan rüzgarlardan hafifçe etkileniyor.

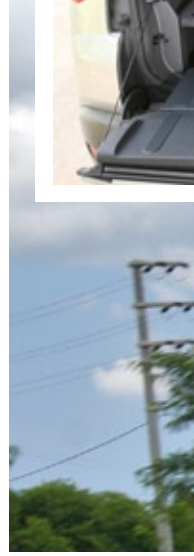
**Sonuç**

3008, 1.6 HDi Auto6R geniş, kalite hissi yüksek iç mekanı, gösterişli karoseri, otomatik şanzımanı ve makul tüketimiyle başarılı bir otomobil.

*MICHELIN LATITUDE  
TOUR HP "MUD & SNOW"  
215/60 R16 LASTİKLER  
GRIP CONTROL İLE GELİYOR.  
GRIP CONTROL İÇİN  
649 TL EK ÖDEME YAPMAK  
GEREKİYOR.*



*VDA ÖLÇÜMÜNE GÖRE 432 LİTRELİK BAGAJ,  
MULTIFLEX RAF SİSTEMİYLE 3 FARKLI YÜKSEKLİKTE  
BÖLÜNEBİLİYOR.*

**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
- Kullanışsız torpido gözü







# EKSTRA SERİNLİK

Z4 sDrive 35i'de aracın üstünü açmanın serinletici etkisi; çift turbolu, 3.0 litrelik motorun ürettiği 306 HP'nin yarattığı rüzgarla daha da artıyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Ağustos ayının son günlerinde e-otodergi garajına giren Z4 sDrive 35i, 306 HP güç üreten 3.0 litrelik çift turbo motoru ile adeta yaza veda partisi niteliğindeydi. Aslında yeni nesil BMW Z4, eski nesillerden farklı olarak coupe-cabrio olması nedeniyle kış aylarında da sahibine parti keyfi yaşatabilir.

BMW'nin ilk katlanan metal tavanlı otomobili olan yeni Z4, tasarım olarak kesinlikle heyecan verici. Klasik roadster tasarım ruhuna uygun olarak otomobilin uzunluğunun neredeyse yarısı ön kapı çizgisine kadar olan bölüm. Böbrek formu radyatör ızgarasından geriye doğru akan çizgiler otomobilin görünümüne dinamizm katarken, aydınlatma grubundan başlayıp ön çamurluğun üzerinden kapıya doğru giden ve arka çamurlukta tekrar ortaya çıkan kat izi bu otomobilin en karakteristik tasarım unsurlarından.





Z4'ün içine girildiğinde konfor ve kalite hissinin arttırıldığı fark ediliyor. Üstü kapalı konumda baş mesafesi 44 mm artan otomobilin iç mekanında ferahlık hissi Audi TT ve Mercedes SLK'dan biraz daha iyi. Ama tabi aile otomobillerine alışkın büyük bir çoğunluk için bu otomobilin içi yine biraz ufakça gelecektir.

Sürücü koltuğuna geçildiğinde ilk fark edilen nokta uzun motor kaputu ve alçak oturma pozisyonu oluyor. İç mekandaki kalite hissi eskiye göre daha iyi. Klima sisteminin nostaljik görünümlü, çevirmeli, etrafı parlatılmış alüminyum görünümlü malzemedan üretilmiş ısı ayar

### Z İLERİ ORANLI ÇİFT KAVRAMALI ŞANZIMANA DİREKSİYONDAN HÜKMEDEBİLMEK MÜMKÜN. EL FRENİ ELEKTROMEKANİK. VİTES KOLU JOYSTICK GİBİ.

düğmeleri gayet kibar ve size özel bir otomobilde olduğunuzu hatırlatıyor.

Özel bir otomobilde olduğunuzu gerçekten anlamak içinse kart şeklindeki anahtarı yuvasına sokup "start" düğmesine basmak gerek. Motordan ve egzozdan yayılan homurtular canavarın uykudan uyandığını işaret ediyor. Tabi bu ses içinizin de kıpır kıpır olmasına neden oluyor.

### **Çift turbo**

Benzinli motorlarda turbo uygulamasına yıllarca uzak kalan BMW bu tabusunu ilk defa 335i'de yıkıyordu. Aynı motor şimdi Z4 sDrive 35i'de de karşınızda. Sıralı 6 silindirli motor değişken geometrilili çift turboya (Variable Twin Turbo-VVT) sahip. BMW'ciler bu motoru tasarlarken 4.0 lt'lik atmosferik bir V8'in performansını almayı hedeflemişler. Ve bunu da başarmışlar.



Dakikada 7.000 devir çevirebilen motor 306 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. Sarsıntısız bir çalışma karakterine sahip bu motor aynı bünyede birden fazla karakter barındırıyor. 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla birlikte görev yapan bu motor Z4'ü 0'dan 100 km/s'ye 5.1 saniyede zahmetsizce çıkartabiliyor. Bir önceki nesil Z4'ün M versiyonunda bu sürenin 5.0 saniye olduğunu hatırlatmak bu değeri gerçekten saygı duyulacak bir veri haline getiriyor.

### Launch Control

Yukarıdaki satırlarda hızlanmanın zahmetsizce olduğundan bahsettik. Bu konuyu biraz daha açalım ve diğer hiçbir basılı dergi editörünün yazmadığı Launch Control sistemini anlatalım. Normalde 300 HP civarındaki arkadan itişli otomobillerle kalkış yapmak biraz zahmetlidir. Çünkü bu tarz otomobillerde performanslı bir kalkış yapmak tecrübe ve alışkanlık gerektirir. Üstelik vites kaçırma gibi problemler söz konusu olabilir.





YENİ Z4'ÜN UZUNLUĞU 148 MM'LİK ARTIŞLA 4239 MM, GENİŞLİĞİ 9 MM'LİK ARTIŞLA 1790 MM OLURKEN, ÜSTÜ KAPALI KONUMDA BAŞ MESAFESİYSE 44 MM ARTMIŞ.







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



Veya motor devri fazla olursa patinaja düşülerek, düşük olursa da yetersiz güç nedeniyle arzu edilen kalkış zamanları yapılamaz. Otomatik Z4'te ise kalkış yapmak çok basit. İlk olarak araç durur haldeyken sol ayakla frene basılıyor. Daha sonra vites konsolundaki SPORT+ programı aktive edildikten sonra şanzımanı manuel konuma alıp 1'e taktıktan sonra sağ ayakla gaz pedalına tamamen basılıyor. Bu arada gösterge tablosunda "Launch Control-Kalkış Kontrol" sisteminin hazır olduğunu belirten damalı bayrak figürü beliriyor ve ayağınıza frenden kaldırmanızla otomobil hafif bir patinajla ok gibi ileri atılıyor. Bu durumda ayağı-

nızı gazdan kaldırmadığınız sürece vitesler otomatik olarak yükseliyor ve hızlanmaya devam ediyorsunuz. Biz GPS'li test cihazımızla yaptığımız denemelerde 5.2 saniyelik 0-100 km/s değeri elde ettik ki bu da neredeyse fabrika verileriyle eşdeğer. Bu noktada otomatik şanzımalı Z4 sDrive alacak hızlı (ayrıca şanslı) pilotlara bir hatırlatma yapalım. Launch Control sisteminin fazla kullanılması otomobilin mekanik aksamını yoracaktır.

### Merak edilen sürüş özellikleri

Bu otomobilin performansı kadar sürüş özellikleri de kuşkusuz merak uyandırıyor. Motor bahsi geçtiğinde motorun birden fazla karakter barındırdığını söyledik. Aynı şey sürüş özellikleri için de geçerli. Peki bu nasıl oluyor? Vites konsolun yanında bulunan düğmeden Dynamic Drive Control (standart) sistemine hükmedilebiliyor ve "Normal, Sport ve Sport+" olmak üzere otomobilin sürüş karakteriyle ilgili seçim yapılabilir. Normal seçimde motor son derece etkiyici, güçlü ama çılgın olmayan bir karakterde. Vites değişimleri, direksiyon hassasiyeti ve süspansiyon konforu da buna uygun.







*YUMUŞAK HATLARLA KESKİN ÇİZGİLERİN ETKİLEYİCİ  
ŞEKİLDE HARMANLANDIĞI Z4, ÖZELLİKLE ÜSTÜ  
AÇIKKEN BAŞTAN ÇIKARICI GÖRÜNÜYOR.*





*OTOMOBİLİN UZUN MOTOR KAPUTU PROFİLDEN DAHA BELİRGİN. TAVAN NE YAZIK Kİ SADECE ARAÇ DURURKEN AÇILIP-KAPANIYOR. BUNUN İÇİN GEREKEN SÜREYSE 20 SANİYE.*

Tabi 18 inç'lik jantlar ve düşük profilli lastiklerle enine çukurların veya yol bozukluklarının olduğu yerlerde süspansiyon konforundan taviz verildiği de bir gerçek. Sport modunda direksiyon ve gaz pedalı tepkileri daha da hassaslaşıyor. Sport+ moduysa bunun daha da üst seviyesi ve elektronik sürüş destek sistemlerinin yardımı minimize edilerek, sürücünün bileğine ve yüreğine daha fazla iş düşüyor. Tabi bu durumda adaptif M süspansiyon sistemi (opsiyonel) de sertleşerek spor kullanıma daha da uygun hale geliyor. Direksiyon tepkileri spor otomobillerde sürüş zevkini arttıran etkenlerden. Z4 sDrive35 i bu konuda fena değil. Ama biz daha direkt ve keskin bir direksiyon sistemi beklerdik.

### Coupe'den cabrio'ya 20 saniye

Otomobili coupe'den cabrio haline getirmek için vites konsolunun önündeki

tavan açma düğmesine 20 saniye basılı tutmanız gerekiyor. Üst açık kullanımda bile son derece rijit olan karoserde herhangi bir esneme, çıtırtı olmaması olumlu. Rüzgar deflektörüne rağmen 70 km/s hızdan sonra iç mekanda oluşan hava hareketleri rahatsız edici olsa da gerçek roadster tutkunları "gülü seven dikenine katlanır" diye düşüneceklerdir.

### Sonuç

Z4 sDrive 35i, çok iyi motor-şanzıman uyumuna, insanı gaza basmaya teşvik eden motor-egzoz sesiyle kışkırtıcı bir otomobil. Bize göre direksiyon sistemi biraz daha keskin olsa daha da iyi olacak. Ama Porsche Cayman S'e denk performansa sahip ve ondan hatırı sayılır derecede ucuz olması ve coupe-cabrio özelliği bu otomobili seçenlerin yanlış bir tercih yapmadığının bir göstergesi olacak.

### BMW Z4 sDrive 35i

#### Test verileri

0-50 km/s:	2.25 sn
0-80 km/s:	3.8 sn
0-100 km/s:	5.2 sn
0-120 km/s:	7.0 sn
60-100 km/s:	3.6 sn
80-120 km/s:	3.7 sn
100-0 km/s:	38 m

#### Fabrika verileri

Motor:	2979 cc, sıralı 6 silindiri, çift turbolu
Maks. güç:	306 HP @ 5800 d/d
Maks. tork:	400 Nm @ 1300-5000 d/d
Maks. hız:	250 km/s
0-100 km/s:	5.1 sn
Boyutlar (u / g / y):	4239 / 1790 / 1291 mm
Bagaj hacmi:	180 / 310 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ortalama):	12.6 / 6.9 / 9.0 lt/100 km
Baz fiyat:	84.963 Euro

+ Motor, şanzıman, performans, ses

- Direksiyon



306 HP SAYESİNDE STOPLARI BAŞKA  
SÜRÜCÜLERE GÖSTERMEK ÇOCUK OYUNCAĞI.





# 42 YILLIK DENEYİMİN ÜRÜNÜ

İlk kez 1967 yılında Japonya'da satışa sunulan Toyota Hilux, daha modern hatlara ve 3.0 litrelik yeni motora kavuşan makyajlı versiyonuyla e-otodergi sayfalarına konuk oldu.

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



**T** Japon üretici Toyota'nın tüm dünyada en zorlu arazi koşullarında 42 yıldır kullanılan Hilux modeli bugün altıncı jenerasyonunun makyajlı versiyonuyla yollarda. Bu da demek oluyor ki, yedinci jenerasyonuna koşuyor. Bu koşu sırasında Hilux, bugüne kadar 12 milyon adetten fazla satılmış. Alaska'dan Sahra Çölü'ne kadar en uç iklimlerde başarıyla yük taşıyan aracı, onun canını hiç de acıtamayacak bir bölgede, İstanbul ve çevresinde kullandık.

### Japonlardan "Çin işkencesi"

Makyajlı Hilux'ın geliştirilme aşamasında araç, Japonlar tarafından adeta bir Çin işkencesine maruz bırakılmış. Hilux dünyanın dört bir köşesinde zorlu koşullar altında uzun kilometreler boyunca kullanılmış. Buna +47 derecede Dubai sürüşü ve oksijen oranının deniz seviyesindeki yerlere göre yüzde 50 daha az olduğu 4800 metre yükseklikteki And Dağları'ndaki (Peru) test de dahil. Otomobillerin yeni jenerasyonu çıkarılmadan önce bu tür testler yapılmasına alış-

kınız, ama sadece makyaj için bu denli kapsamlı bir test organizasyonu yapan şirket çok da duymamıştık.

### Tasarım, ufak dokunuşlarla güncellenmiş

Yukarıdaki paragrafta saydıklarımızdan sonra insan aslında görsel öğelere fazla takılmadan sürüşe geçmek istiyor

ama tasarımdan bahsetmemek de olmaz. Makyajla birlikte ön yüz yenilenmiş. Yeni tampon ve hava girişi, araca daha güçlü bir görünüm vermiş. Karartılmış arka yan camlar ve arka cam, Hilux'a bir pick-up'tan çok SUV havası veriyor. Test aracımızda yer alan ve opsiyonel donanımda listesinde bulunan arka kasa kapağı, benim için ne görsel olarak ne

*OPSİYONEL  
DONANIMLARLA YÜKLÜ  
TEST ARACIMIZDA, SON  
DÖNEMİN POPÜLER RENGİ  
BEYAZ TERCİH EDİLMİŞ.*







*BİRÇOK PICK-UP GİBİ HILUX DA ÖNDE VE ARKADA OLMAK ÜZERE İKİ FARKLI KARAKTER SUNUYOR. ÖNDE SUV KONFORUNU HEDEFLEYEN VE İNSANI RAHAT ETTİREN ATMOSFER, ARKA KOLTUKTA KABUSA DÖNÜŞÜYOR.*

de işlev olarak bir şey ifade etmedi. Test aracımızda ayrıca kromajlı ön panjur, krom kaplama kapı kolları, yan aynalar ve arka tampon, ön tampon koruyucusu, kaput ön koruyucusu ve krom stop lamba çerçevesi de bulunuyor. Bunlar ise araca sportiflik katan unsurlar.

### İç mekan pick-up ile SUV karışımı

Son dönemde geliştirilen pick-up'larda SUV tarzını yansıtan kokpitlere sıkça rastlıyoruz. Toyota Hilux'ın kokpiti ise ne tam bir pick-up ne de tam bir SUV kimliği taşıyor. Pick-up türü araçların amacına uygun olan ticari kullanım amacıyla geliştirilmiş olan altyapının

yanında; cruise control, radyo-CD-MP3 çalar, otomatik klima, direksiyondan kumandalı yol bilgisayarı, deri direksiyon simidi, otomatik şanzıman gibi özelliklere yer verilerek SUV konforu yaşatılmak istenmiş. Özellikle de ülkemizde, birçok amacına aykırı bir biçimde şehirde kullanılan pick-up'larda, bu tür değişimlerin yaşanılması kaçınılmaz galiba.

Aracın iç mekanı, birçok eşya gözü ve bardaklık sayesinde son derece işlevsel. Optitron özellikli göstergeler kolay okunuyor, kumanda birimleri de genel olarak rahat bir kullanıma sahip. Ancak ses sisteminde, ses açma-kapamaya ya-



rayan çevirmeli buton, herhalde direksiyonu sağda olan araçlarla aynı arayüz kullanılıyor olacak ki, sürücüye hayli uzakta kalıyor. Neyse ki ses sistemine direksiyon simidinden de kumanda etmek mümkün. Ön koltuklarda herhangi bir rahatsızlık gözlenmezken, arka koltuk sırası için aynı sözü söylemek pek de mümkün değil. Birçok pick-up'ta olduğu gibi, Hilux'ta da arka koltukta oturanlar, araçtan pek de iyi bir izlenimle ayrılmayacaklardır. Bunda kısıtlı diz mesafesinin ve dik koltuk sırtlıklarının payı var.

### Yeni motorun performansı başarılı

Makyajla birlikte Hilux'ın kalbinde yer bulan 3.0 litrelik yeni D-4D motor, 171 HP gücü ve 360 Nm torkuyla, 2 tona yakın boş ağırlığa sahip (1903 kg) Hilux'ı başarıyla taşıyor. 857 kg'ye kadar yük taşıyabilen araç, 5 kademeli otomatik vitesin yanı sıra görev yapan ve arkadan itiş ile 4x4 aktarma sistemleri arasında geçiş yapmaya imkan tanıyan arazi vitesi sayesinde maksimum konfor ile yüksek arazi kabiliyetini birarada sunmayı başarıyor. Fabrika verisi ortalama 8.9



*ARAZİ VİTESİ SAYESİNDE OFF-ROAD'DA SON DERECE BAŞARILI SONUÇLAR ELDE EDEN ARAÇ, 857 KG'YE KADAR AĞIRLIK TAŞIYABİLİYOR. KISACASI HILUX'I ŞEHİRDE KULLANMAK ÇOK YANLIŞ OLUR.*

lt/100 km'lik yakıt tüketimi, bu ağırlıkta-ki bir araç ve bu tür bir performans için makul.

### Önde zevk, arkada işkence

Bu ara başlığı, SsangYong Actyon Sports haricinde (arkada 5 kollu bağımsız süspansiyonu var), bugüne kadar kullandığım tüm pick-up'lar için atabilirim. Çünkü hepsinin arka süspansiyon sistemi yaprak yaylı. Bunun nedeni de yük taşımacılığı elbette. Ama yaprak yaylı bir pick-up'ı, yük taşımak yerine dört arkadaş bir yere gitmek için kullanırsanız (ki şehirlerdeki pick-up'lar bu tür amaçlarla kullanılıyor), arka koltukta oturanlarda, belirli bir süre sonra mide bulantısı olmaması düşünülemez. Ama eğer arkada oturan yoksa, keyifli ve sorunsuz bir sürüş sizi bekliyor. Tek sorunuz yüksek hızda sınırlanan yol tutuş (VSC sayesinde bir miktar daha güvenli) ve yan rüzgarlardan etkilenmek olabilir. Bir de şehirde park edecek yer bulmak, bulunca da park etmeyi başarmak (opsiyonel donanımdaki park sensörünü tavsiye ederim). Bunların haricinde

Hilux; yeterli konforu sunan iç mekanı, işlevsel özellikleri, son derece yeterli performansı ve makul yakıt tüketimiyle sahibini sevindiriyor. Eğer Hilux'nuz varsa, Toyota'nın arazi araçlarındaki deneyiminin bir sonucu olan başarılı arazi kabiliyetini de mutlaka test etmenizi öneririm. Ancak ben olsam, opsiyonel donanımdaki arka kasa kapağını almazdım. Çünkü hem aracı yandan bakınca çok kaba gösteriyor hem de yukarıya doğru sınırlı bir açıyla açılan kapağı nedeniyle kullanışsız.

### Sonuç

Her segmentte olduğu gibi pick-up segmentinde de rekabet çok çetin. Seçim aşamasında kişisel ihtiyaçlar öne çıkıyor: Kısacası her müşteri, performans, arazi kabiliyeti, konfor, tasarım, iç mekan, markaya duyulan yakınlık, fiyat, donanım gibi çok bilinmeyenli denklemlerden kendine has bir sonuç çıkartıp onu satın alıyor. Toyota Hilux, kendini bu denklemlerin sonuç hanesine yazdırmak istiyor ve bunun için elinden geleni yapmış görünüyor.



### Toyota Hilux 3.0 D-4D 4x4

*3.0 LİTRELİK YENİ  
TURBODİZEL  
MOTOR, 1903  
KG'LİK BOŞ  
AĞIRLIĞA SAHİP  
ARACA BAŞARILI  
BİR PERFORMANS  
SAĞLIYOR.*

#### Fabrika verileri

Motor:	2982 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 kademeli otomatik
Maksimum güç:	171 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	360 Nm @ 1400-3200 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	5255 / 1835 / 1810 mm
Yükleme kapasitesi:	857 kg
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	11.7 / 7.3 / 8.9 lt/100 km
Fiyat (3.0 D-4D 4x4 Elegant):	61.900 TL

- + Arazi kabiliyeti, performans, tüketim
- Arka koltuktaki konfor, kullanışsız arka kasa kapağı



# KAĞIT ÜSTÜNDE EN YÜKSEK TORKA SAHİP



Fiat Linea, bir süre önce 1.6 litrelik Multijet motora kavuşmuştu. 290 Nm'lik değerle kağıt üstünde sınıfının en yüksek torkuna sahip olan otomobil, bu görece yüksek torku sürüş dinamizmine yansıtamıyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





***MALZEME KALİTESİ  
KÖTÜ. GÖSTERGELER  
SADE TASARIMLI. 6 İLERİ  
ŞANZIMAN TÜKETİMİ  
DÜŞÜRÜYOR.***

Dünya tanıtımı 2007 yılında İstanbul'da gerçekleştirilen ve Tofaş'ın gururu olarak yola çıkan Linea, yaklaşık üç ay önce 1.6 litrelik Multijet motora kavuştu. Aracın tüm reklam ve tanıtımlarında "Sınıfının en güçlüsü" olarak lanse edilen Linea 1.6 Multijet, e-otodergi editörlerinin kullanımında, bu özelliğini yola pek yansıtamayarak hayal kırıklığı yarattı. Otomobilin motor ve performans özelliklerine ilerleyen paragraflarda değineceğim. Yazıma, aracın tasarım ve iç mekan özellikleriyle başlıyorum.

### **Farklı tasarıma gözler alıştı**

2007 yılının Mayıs ayındaki lansmanında; ortasından plaka geçen iki parçalı büyük ön ızgarası, büyük ön farları ve Fiat Tempra'yı andıran yüksek bagaj kapağıyla farklılığını ortaya koyan Fiat Linea, büyük ilgi gördüğü ve kendine baktırdığı günlerin artık çok uzağında. Bunun nedeni de, geçen iki yılın üzerindeki zaman boyunca binlerce adet satması ve artık yollarda alışılmış bir silüet olarak dolaşması. Linea'nın en büyük avantajlarından biri, Türk mühendisleri

tarafından geliştirilmiş olmasının bir sonucu olsa gerek, 500 litrelik bagaj hacmi. Hem de bu hacim, arka koltuklar öne katlanınca 870 litreye kadar çıkartılabiliyor. Ama bu avantajın sonucu olarak, yüksek tasarımlı bir bagaj kapağı ve bu nedenle geri manevralarda son derece kısıtlı bir arka görüş var.

### **İç mekan rakiplerinin gerisinde**

Otomobilin lansmanının yapıldığı günden beri dünya basınının ortak eleştirisi: İç mekandaki düşük kaliteli malzemeler.

Tasarım anlamında heyecan uyandırmayan ama sade ve kolay anlaşılır göstergeler ve kumanda birimlerinden oluşan kokpit, bolca kullanılan sert ve kalitesiz plastik nedeniyle insanı kendisinden uzaklaştırıyor. Umarız bu çok önemli sorun makyajla birlikte düzeltilir. Ergonomik açıdan fazla sorun bulunmayan iç mekanda, orta konsolun hemen altına yerleştirilen bardaklıklara 500 ml'lik su şişesi koymak ve araç geliştirilirken bunun nasıl hesaba katılmadığını anlamak imkansız.



*BÜYÜK ÖN İZGARASINDA  
“MULTIJET” LOGOSUNU  
TAŞIYAN FIAT LINEA,  
BÜYÜK BAGAJIYLA  
AİLELERE HİTAP EDİYOR.*

### **Kağıt üstünde en yüksek torka sahip**

Test ettiğimiz 290 Nm tork üreten Fiat Linea 1.6 multijet, 1.3 litrelik multijet motordan 90 Nm daha fazla torka sahip olmasının yanı sıra, C segmenti sedan otomobillerin en yüksek torklu modeli. 1.6 lt motorun 105 HP'lik gücü ise, 1.3 litrelik motordan 15 HP daha başarılı. Ancak tüm bu veriler, nedense sürüş dinamizmine yansımıyor. 6 ileri manuel şanzımanı sayesinde düşük yakıt tüketimi sağlayan çevreci motor, maksimum tork 1500 d/d'de alınmasına karşın gerek aracın 1290 kg'lık ağırlığı, gerekse düşük yakıt tüketimi amaçlanarak geliştirilmiş vites oranları nedeniyle Linea'ya dinamik olmayan bir performans sağlıyor. Otoyolda, yüksek hızda çıkılmaya başlanan uzun rampalarda bile bir süre sonra halk diliyle "bayılmaya" başlayan ve vitesi önce 4'e, sonra 3'e ve daha sonra da maalesef 2'ye kadar indirmekle sonuçlanan performans, aynı motorun



Bravo modelinde (120 HP & 300 Nm) sunduğu dinamik sürüş özelliklerine yaklaşmıyor.

### **Sürüş konfor odaklı**

Büyük bagajlı bir aile otomobili niteliğinde olan (reklamında da "Linea" kelimesindeki harflerle "Ailen" yazılmıştı) otomobil, yüksek performanstan çok, düşük yakıt tüketimli ve konforlu bir araç olarak hizmet vermek üzere tasarlanmış. İç mekandaki malzeme kalitesizliğini bir kenara bırakırsak, yumuşak süspansiyon sistemi sürüş sırasında üzerine düşen

görevi hakkıyla yapıyor. Kemikli vites geçişleriyle bazı sürücülerini üzebilecek olan Linea, kolay okunan göstergeleri ve sorunsuz kullanımlı kumanda birimleri ile öne çıkıyor. Arka görüş kısıtlı, ancak ön ve yan kısımlarda herhangi bir sorun yok. Yeni kırmızı zeminli Fiat logosuna ev sahipliği yapan direksiyon simidi, ele iyi oturan ve şehir içinde manevra kolaylığı sağlayan yumuşak bir yapıya sahip. Arka koltukta omuz mesafesi kısıtlı olan ve bu nedenle üç yetişkin oturduğu zaman rahat ettirmeyen Linea, dizel motorun sesini iç mekana fazla yansıtmıyor.





**Sonuç**

C segmenti, B sınıfıyla birlikte ülkemizde en çok otomobilin satıldığı iki segmentten biri. Hele bir de sedan karoser olunca, işte orada akan sular duruyor. Linea, tam da bu çetin rekabetin ortasında yer alan bir model. Linea ilk 7 ayda Türkiye’de 5383 adet satıldı. Karşısında ise ondan daha yüksek satış rakamlarına ulaşan Renault Megane Sedan (eski jenerasyon olmasına rağmen 12.470 adet), Toyota Corolla (8105 adet) ve Ford Focus Sedan (6801 adet) var. Kısacası Linea’nın işi çok ama çok zor.



*ARKA KOLTUKTA SINIRLI OLAN OMUZ MESAFESİ NEDENİYLE ÜÇ YETİŞKİNİN OTURMASI BİRAZ SIKINTI YARATIYOR. YÜKSEK BAGAJ KAPAĞI, GERİ GÖRÜŞÜ KISITLAYAN BİR UNSUR.*

**Fiat Linea 1.6 Multijet****Fabrika verileri**

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
 Maksimum güç: ..... 105 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 290 Nm @ 1500 d/d  
 Maksimum hız: ..... 190 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.0 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4560 / 1728 / 1494 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 500-870 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 6.4 / 4.2 / 5.0 lt/100 km  
 Fiyat (Dynamic / Emotion): ..... 34.570 TL / 38.190 TL

- + Bagaj hacmi, yakıt tüketimi
- Performans, malzeme kalitesi



# BAŞKA DÜNYADAN

Geely'nin küçük sedanı Echo, sürüş dinamikleriyle sanki bu dünyadan değil gibi.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Bundan bir süre önce yayınladığımız Geely Familia sürüş izleniminden sonra, e-otodergi'nin ikinci Çinli konuğu da Geely Echo oldu. Geely'nin ülkemizde satılmakta olan iki modelinden biri olan Echo, markayı küçük sınıfta temsil ediyor. Sadece 1.3 litre 86 HP'lik benzinli motor seçeneğiyle satılan Geely Echo'nun fiyatı 18.764 TL olarak açıklanıyor.

## Mercedes yavrusu

Evet, 4152 mm uzunluğa, 1680 mm genişliğe, 1440 mm yüksekliğe ve 2434 mm dingil mesafesine sahip bu Çinli, eski nesil Mercedes C Sınıfı'ndan klonlanmış gibi görünen burun yapısıyla göze fena gelmiyor. Tabi eski bir deyiş vardır: "önemli olan iç güzelliğidir". Geely tasarımcıları ve mühendisleri keşke otomobilin burun yapısını Mercedes'e benzeteceklerine, diğer yönlerini Mercedes'e benzetselelmiş. Mesela iç mekanı ele alalım.





*OTOMOBİLİN DIŞI MERCEDES'İ ANIMSATSA DA, İÇ MEKAN TİPİK ÇİN STANDARTLARINDA. UCUZ VE KALİTE HİSSİ DÜŞÜK. KOLTUKLAR YETERİNCE RAHAT*

Düşük kaliteli plastiklerden oluşan iç mekandaki koku rahatsız edici seviyede. Echo, işçilik yönünden çok iyi olmasa da eski sayılarımızda test ettiğimiz ağabeyi Familia işçilik-birleşim yerlerinin düzgünlüğü gibi konularda daha kötüydü.

86 HP güç ve 110 Nm tork üreten motor fazla etkileyici olmasa da, bu otomobil için kabul edilebilir performans ve çekiş sunuyor. Bizi şaşırtansa vites geçişlerinin gayet rahat olmasıydı. Şimdi akla "bir otomobilin vites geçişlerinin iyi olması neden şaşırtıcı olabilir ki?" sorusu gelebilir. Şöyle ki, bu otomobilin olması gerektiği gibi çalışan tek aksamı şanzıman olsa gerek. Çünkü ne frenleri, ne

direksiyonu, ne de yol tutuşu günümüz dünyasının standartlarından çok uzakta. Fren pedalı sert ve tepkisiz, otomobil durmayacakmış gibi hissediyorsunuz. Yol tutuş kötü ve direksiyon da verdiği tepkilerle acil durum manevralarında sürücüye yardımcı olmaktan uzak.

### Sonuç

Otomobilin donanım listesi kağıt üzerinde iyi durmasına rağmen, gerçek hayat kullanımında bunlar sadece kağıt üzerinde kalmaktan ibaret. Sadece otomobilim olsun, beni bir yerden bir yere taşıyın diyorsanız Geely Echo işinizi görecektir.



Geely CK Echo 1.3 Comfort

*ECHO'YU SAKİN KULLANMAK VE ZORLAMAMAK BU OTOMOBİLİ SATIN ALAN KİŞİLERİN YAPACAĞI EN DOĞRU HAREKET OLACAKTIR.*

### Fabrika verileri

Motor:	1342 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç:	86 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	110 Nm @ 5200 d/d
Maks. hız:	150 km/s
0-100 km/s:	Açıklanmıyor
Boyutlar:	4152 / 1680 / 1440 mm
Boş ağırlık:	1165 kg
Bagaj hacmi:	360 lt
Tüketim (ort.):	7.2 lt/100 km
Baz fiyat:	18.764 TL

+ Fiyat

- Frenler, yol tutuş, kalite hissi



## 3.9 LT/100 KM HAYAL DEĞİL

Bu ay foto-test sayfalarımıza konuk olan Hyundai i20 1.4 CRDi 90 HP. İstanbul-Bodrum etabını 3.9 lt/100 km'lik yakıt tüketim değeriyle tamamladı. Ayrıntılar için video'yu izleyebilirsiniz.



3940 MM UZUNLUĞA SAHİP  
i20'NİN TASARIMI AKICI.



YENİ ÖN YÜZ, "I" HARFIYLE  
BAŞLAYAN MODELLERE HAS.



HYUNDAI i20; TIPKI PEUGEOT 206 VE 207 GİBİ, GETZ'LE BİRLİKTE  
MARKANIN B SEGMENTİNDE AYNI ANDA YER ALAN İKİNCİ MODELİ.



DİKEY YERLEŞTİRİLMİŞ  
BÜYÜK FARLAR SEMPATİK.



ARKA TASARIM, SANKİ OPEL  
CORSA'DAN ALINMIŞ.

### RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ



İNCE-UZUN RAYDO ANTENİ  
MODERN TASARIMA UYMUYOR.



295 LİTRELİK BAGAJ,  
RAKİPLERİNDEN DAHA İYİ.





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







KOKPİTTE MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ YETERLİ DÜZEYDE. ERGONOMİK AÇIDAN DA CİDDİ BİR SORUN BULUNMUYOR.



KAPAKLI TORPİDO GÖZÜ STYLE DONANIMINDA KLİMALI.



YOL BİLGİSAYARI GÖREVİNİ İYİ BİR ŞEKİLDE YAPIYOR.



STYLE'DAKİ ELEKTRONİK KLİMA VERİMLİ VE HIZLI ÇALIŞIYOR.



DİREKSİYON SİMİDİNDEKİ KONTROLLER BAŞARILI.



KUMANDALAR BAŞARILI.



ŞANZİMAN-MOTOR UYUMU İYİ.



FAR AYARI & REOSTA SOL TARAFTA.



DEPO KAPAĞI İÇERİDEN AÇILIYOR.



KOLTUK AYARLARI MANUEL YAPILIYOR.



AUX VE USB GİRİŞLERİ MEVCUT.

#### Hyundai i20 1.4 CRDi 90 HP

#### Fabrika verileri

Motor:	1396 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	220 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız:	171 km/s
0-100 km/s:	13.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3940 / 1710 / 1490 mm
Bagaj hacmi:	295 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.5 / 3.9 / 4.5 lt/100 km
Baz fiyat (1.4 CRDi 90 HP Select):	31.600 TL

KAPI İÇİNDEKİ CEPLER ÇOK DAR.



## Yapamıyorsan zorlama

Geçtiğimiz ay Türkiye Ralli Şampiyonası'nın dördüncü yarışı için Bursa'daydık. Ülkemizin en köklü kulüplerinden biri olan BOSSEK'in organize ettiği ve asfalt (!) etaplardan oluşan bu ralli, baştan sona hatalar zinciri içinde geçti. Öncelikle parkurun asfalt yapısını gördükçe bu zemine TOSFED'in nasıl onay verdiğini anlamak mümkün değildi. Hemen her viraj için topraklı ve mıcır, asfalt yüzeyinin de çatlak olduğu parkurda çoğu pilot bu kötü zemin yapısıyla da mücadele etmek zorunda kaldı. İlk günün akşamı yapılan seyirci süper etabı iyi düşünülmüş olmasına rağmen, daracık bir karting pisti yerine şehir merkezine yakın bir yerde geçilecek etap, seyirci sayısında artış sağlayabilirdi. Bunun yanı sıra oraya gidenler, ilk defa TRT canlı yayını için bir etaba ara verildiğini de gördü. Daha önce TRT'nin canlı yayınladığı Antalya'daki Otokros finallerindeki başarısı bu kez yoktu. Belki de bunun nedeni mikrofonun gerisinde Ömer Yavru gibi başarılı bir sunucunun ve Onur Aslan ve Tolga Şansal gibi, yayın öncesinde ekibi çok iyi organize edecek isimlerin olmamasıydı.

Rallideki güvenlik sorunu yüzünden

Fethiye etabı iptal edilince belki de ülkemizde son yılların en düşük km'li yarışı da yapılmış oldu. Toplam 75 km'de biten ralliden ne pilotlar ne de seyredenler (ki onların büyük kısmı da biz İstanbul'dan gelenlerdik) bir zevk alarak evlerine döndü. Çoğu sektör noktasında gözetmenlerin olmaması yüzünden birkaç kez etabın içine araç girdiği söylendi. Finitş podyumuna ise ilk çıkacak olan Burak Çukurova, önünde çekili bantla karşılaşıp üstüne bir de zaman karnesini verecek gözetmen de bulamadı. Kulübün içinde bu işi yıllardır hakkıyla yapan Zafer Vatansever gibi bir isim olmasına rağmen BOSSEK'in mevcut kadroyla ralli organizasyonlarının altından kalkması zor görünüyor. Belki de en az bir sezon BOSSEK'e ralli verilmeyip bu dönemde kulübün yapılanmasının tamamlanması için TOSFED'in çalışma yapması gerekiyor. Çünkü mevcut yapıda BOSSEK'in yapacağı bir ralli organizasyonu, zorlamadan ve günü kurtarmaktan öteye geçmeyecektir.

Sevgiyle kalın...

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



## Pistte üçüncü raund tamamlandı

Ege Otomobil Sporları Kulübü (EOSK) tarafından organize edilen Türkiye Pist Şampiyonası'nın 3'üncü ayağı İzmir Pınarbaşı Pisti'ndeki Pazar yarışlarının ardından sona erdi.

Günün koşulan ilk yarışı olan Türkiye Pist Şampiyonası'nın birinci yarışına İbrahim Okyay pole pozisyonunda başladı. Maxi kategoride yarışan Okyay, Cenk Çeyişakar'la girdiği mücadele sonrası kasıtlı temas sebebiyle zaman cezası aldı ve birinci bitirdiği yarışta ikinciliğe geriledi. Böylelikle yarışa üçüncü sıradan başlayan Ümit Ülkü ikinci sırada gördüğü damalı bayrağın ardından, Okyay'ın cezası sonucunda ilk sıraya yükseldi ve birincilik kupasının sahibi oldu. Cenk Çeyişakar damalı bayrağı üçüncü sırada görmesine rağmen pit alanındaki centilmenlik dışı davranışlarından dolayı, yarıştan ihraç edildi. Üç otomobilin mücadele ettiği Super kategoride yarışan Aytaç Biter yarışı Halil Öztürk'ün önünde tamamladı. Cengiz Artam ise bu ikiliyi üçüncü olarak takip etti.

Birinci yarış cumartesi günü koşulan Porsche GT3 Cup serisinin ikinci yarışı da birinci yarış gibi büyük heyecana sahne olurken ikinci yarışın galibi Yücel Özbek oldu. Türkiye Pist Şampiyonası'nın ikinci yarışı ise henüz

startta kazayla başladı. Ters grid uygulamasının olduğu serinin ikinci yarışına Cengiz Artam ilk sırada başladı. Startta yavaş kalan Halil Öztürk ile Aytaç Biter arasında kalan Okyay, Öztürk'le temas yaşadı ve aracına hasar verdi. Cenk Çeyişakar Okyay'ın hasar alan otomobilinden de faydalanarak Ümit Ülkü'yle girdiği mücadeleden galibiyetle ayrıldı. Daha sonraki turlarda da Okyay hasarlı otomobiliyle mücadeleyi bırakmadı ve Ümit Ülkü'yü geride bırakarak ikinci sırada damalı bayrağı görmeyi başardı. Üçüncü olan Ümit Ülkü'nün arkasında ise Aytaç Biter yer aldı. Bu sonuçla beraber Aytaç Biter Super Kategoride ikinci yarışın galibi olurken Cengiz Artam podyumun ikincilik basamağına çıkan isim oldu.





# Barrichello muradına erdi

Formula 1 2009 sezonunun Valencia Sokak Pisti'nde yapılan yarışını Brawn GP takımının Brezilyalı pilotu Rubens Barrichello kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar







McLaren pilotu Lewis Hamilton pit-stop hatası yüzünden zaferden oldu.

Beş yıl aradan sonra kariyerinde yeni bir zafer daha kazanan Rubens Barrichello, üçüncü sırada start aldığı yarışta, önünde bulunan iki McLaren pilotu Lewis Hamilton ve Heikki Kovalainen'i pit stop stratejisi sayesinde geçmeyi başardı. Geçtiğimiz Macaristan GP'sini kazanarak moral bulan Lewis Hamilton'ın ikinci olduğu yarışta Ferrari'den Kimi Raikkonen de üçüncü oldu. Yarışa pole pozisyonunda başlayan Lewis Hamilton, ikinci pit stop'unda

yaşadığı lastik problemi nedeniyle ikinci sıraya düştü. İlerleyen turlarda liderliği kaptırdığı Rubens Barrichello'ya atak yapma fırsatı bulamayan Lewis Hamilton, ikinciliğe razı olmak zorunda kaldı. Yarışa ikinci cepten başlayan Heikki Kovalainen ise ikinci pit stoplar sonrasında vatandaş Kimi Raikkonen'e geçildi. Kimi Raikkonen bu taktiği sayesinde podiumun son basamağına yerleşen isim oldu. Şampiyona lideri Jenson Button'ın yedinci olarak liderliğini koruduğu ya-

rışta Macaristan GP'sinde geçirdiği kaza nedeniyle pistlerden uzak kalan Felipe Massa'nın yerine Ferrari takımında direksiyona geçen Luca Badoer ise yarışı 17'nci sırada tamamladı.

### Barrichello: "Unutamayacağım bir zafer kazandım"

Yarış sonrası yapılan basın toplantısında Brawn GP pilotu Rubens Barrichello, Avrupa Grand Prix'de kazandığı zaferi hayatı boyunca unutamayacağını söyle-



Raikkonen bu sezon ikinci kez podyuma çıkarak moral buldu.

*VALENCIA SOKAKLARINDAKİ PİST, YAPISI NEDENİYLE PİLOTLARA FAZLA GEÇİŞ İMKANI TANIMADI*



Kovalainen üst sıralarda yer alıp takımdaki yerini korumaya çalışıyor.



di. Ferrari'de en son kazandığı birinciliğin ardından beş sezonluk zafer hasretini dindiren Brezilyalı pilot, bu galibiyetin kendisi için büyük öneme sahip olduğunu söyledi. Kariyerinin 13'üncü zaferini elde eden Rubens Barrichello: "Müthiş bir haftasonu oldu. Bu zaferi, özellikle beş yıl aradan sonra geldiği için hayatım boyunca unutmayacağım. Zaten isterseniz de unutamazsınız. Zor bir yarıştı, yarışın her saniyesinde sürekli bastım, bunu yaparken de aklınızdan geçen şeyler oluyor. Bunu kendiniz için, ülkeniz için, aileniz için yapmak istiyorsunuz. Yarışırken aklımdan geçen çok şey oldu. Araç mükemmeldi. Bunun için takıma teşekkür etmek zorundayım. Keşke bu an hep sürse..." şeklinde duygusal bir konuşma yaptı.



Evinde yarışan Fernando Alonso sonuçtan memnun değildi.

*İSPANYOL SEYİRCİLER FERNANDO ALONSO İÇİN  
YOĞUN TEZAHÜRAT YAPTI AMA ZAFERE ŞAHİT  
OLAMADILAR*



İyi bir sezon geçiren Nico Rosberg yine puan almayı başardı.



Massa'nın yerine geçen Luca Badoer hayal kırıklığı yarattı.

#### F1 Avrupa GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 ..... Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	1s35:51.289
2 ..... Lewis HAMILTON	McLaren Mercedes	+ 2.358
3 ..... Kimi RAIKKONEN	Ferrari	+ 15.994
4 ..... Heikki KOVALAINEN	McLaren Mercedes	+ 20.032
5 ..... Nico ROSBERG	Williams-Toyota	+ 20.870
6 ..... Fernando ALONSO	Renault	+ 27.744
7 ..... Jenson BUTTON	Brawn GP	+ 34.913
8 ..... Robert KUBICA	BMW Sauber	+ 36.667

#### Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1 ..... Jenson BUTTON	72
2 ..... Rubens BARRICHELLO	54
3 ..... Mark WEBBER	51,5
4 ..... Sebastian VETTEL	47
5 ..... Nico ROSBERG	29,5
6 ..... Lewis HAMILTON	27
7 ..... Kimi RAIKKONEN	24
8 ..... Jarno TRULLI	22,5

#### Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1 ..... Brawn GP	126
2 ..... Red Bull Renault	98,5
3 ..... Ferrari	46
4 ..... McLaren Mercedes	41
5 ..... Toyota	38,5
6 ..... Williams-Toyota	29,5
7 ..... Renault	16
8 ..... BMW Sauber	9



# Spa'nın yeni kralı Raikkonen oldu



Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın Belçika SPA Pisti'nde düzenlenen yarışını Kimi Raikkonen kazanırken, Giancarlo Fisichella da ikinci olarak Force India takımının ilk podyum derecesini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar





**Giancarlo Fisichella, Force India takımına ilk kez podyum zevki yaşattı.**

Şampiyonanın kendine özgü değişik pist yapısıyla her zaman sürpriz sonuçlarının alındığı yer olan SPA Pisti'nde bu sene de gelenek bozulmadı. 29 Ağustos Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında Force India takımının İtalyan pilotu Giancarlo Fisichella en iyi zamanı gerçekleştirerek pole pozisyonu elde etmesi sezonun en büyük sürprizi

oldu. Yine Şampiyona'nın başka bir İtalyan sürücüsü Jarno Trulli de Toyota'sı ile ikinci cepte start alma hakkı kazanırken, ertesi gün ise takımı adına ilk zaferini kazanmayı istediğini söylüyordu. Sezon sonu kapanacağını açıklayan BMW Sauber takımının Alman pilotu Nick Heidfeld de üçüncü sırada yer alarak sıralama turlarını tamamlamıştı.



**Start sonrası ilk virajın ardından yaşanan kazada ortalık karıştı.**

### **İlk turda güvenlik aracı pist girmek zorunda kaldı**

30 Ağustos Pazar günü 44 turluk yarışın verilen startı ile birlikte Ferrari takımının Fin pilotu Kimi Raikkonen KERS'inin de (Kinetic Energy Recovery System / Kinetik Enerji Geri Kazanım Sistemi) avantajıyla çok iyi bir start alarak ilk virajın ardından üçüncü sıraya yerleşti. Ancak

ilk turda yaşanan kaza sonrasında Lewis Hamilton, Jenson Button, Jamie Alguersuari ve Romain Grosjean yarış dışı kaldı. Bu kaza ile birlikte güvenlik aracı piste girdi. Güvenlik aracının iki tur boyunca pistin temizlenmesi için araçların önünde yer almasının ardından pistten ayrılır ayrılmaz Kimi Raikkonen bir kez daha KERS avantajı ile önündeki Fisichella'yı geçmeyi başararak liderliğe yerleşti. Kalan turlarda ise arayı açması beklenen Kimi Raikkonen, Fisichella'nın hızlı performansı ile damalı bayrağa gelene kadar 1 saniyeden az farkla lider durumdaydı.



Finiş çizgisini ilk sırada geçen Kimi Raikkonen, 2008 İspanya GP'sinin ardından yeniden bir yarış zaferine ulaşmış oldu. Bu yarışta adeta tarih yazan Giancarlo Fisichella ikinciliği elde ederken, Force India takımını ilk kez podyuma taşıyarak büyük sevinç yaşadı. Son pit stoplarda önündeki rakibi Robert Kubica'yı geçerek üçüncülüğe yerleşen Sebastian Vettel ise genel klasmanda önünde yer alan Brawn GP pilotlarından Button'ın abandonesi, Barrichello'nun ise 2 puanla finiş gelmesinden dolayı haftayı en karlı kapatan isim oldu. BMW Sauber takımı pilotları Robert Kubica ve Nick Heidfeld dördüncü ve beşinci sırada finiş geldiler. Heikki Kovalainen altıncı sırada yarışı noktalarken, son iki tır aracının motorundan yükselen dumanlar nedeniyle adeta istim üzerine finişe kadar gelen Rubens Barrichello ise yedinci olarak 2 puanla yarışı bitirdi. Tek pit stop strateji-



**Vettel, kazandığı üçüncülükle lider Button'a biraz daha yaklaştı.**



**Kubica, uzun bir aranın ardından puan almayı başardı.**



**Kovalainen, yarışı altıncı sırada tamamladı.**

siyle yarışan Alonso 24. turda pite girdi. Alonso'nun sol lastiği takılırken yaşanan sorun İspanyol pilotun yaklaşık 20 saniye pitten geç çıkmasına neden oldu. Büyük bir avantaj yakalayan Alonso bu sorunun ardından gerilere düşmüş oldu. Alonso 2 tur attıktan sonra takım tarafından garaja çağırıldı. İspanyol pilota sorun yaşanan lastikte problem olduğu bilgisi verildi ve yarışa pitte veda etmek zorunda kaldı.



**Rubens Barrichello SPA Pisti'nden iki puan çıkarabildi.**

#### F1 Belçika GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. .... Kimi RAIKKONEN	Ferrari	1h23:50.99
2. .... Giancarlo FISICHELLA	Force India-Mercedes	+ 0.939
3. .... Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+ 3.875
4. .... Robert KUBICA	BMW Sauber	+ 9.966
5. .... Nick HEIDFELD	BMW Sauber	+ 11.276
6. .... Heikki KOVALAINEN	McLaren-Mercedes	+ 32.763
7. .... Rubens BARRICHELLO	Brawn-Mercedes	+ 35.461
8. .... Nico ROSBERG	Williams-Toyota	+ 36.208

#### Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1. .... Jenson BUTTON	72
2. .... Rubens BARRICHELLO	56
3. .... Sebastian VETTEL	53
4. .... Mark WEBBER	51,5
5. .... Kimi RAIKKONEN	34
6. .... Nico ROSBERG	30,5
7. .... Lewis HAMILTON	27
8. .... Jarno TRULLI	22,5

#### Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1. .... Brawn GP	128
2. .... Red Bull Renault	104,5
3. .... Ferrari	56
4. .... McLaren Mercedes	44
5. .... Toyota	38,5
6. .... Williams-Toyota	30,5
7. .... BMW Sauber	18
8. .... Renault	16



# Hirvonen evinde mutlu

Dünya Ralli Şampiyonası'nın Finlandiya'da düzenlenen yarışını Ford takımından Mikko Hirvonen kazandı.

Yazı: Gürkan ÇAĞLAR



Sezonun dokuzuncu yarışı olan Finlandiya Rallisi, ülkenin merkezindeki göller bölgesinde yer alan Jyväskylä'da düzenlendi. 19 özel etaptan oluşan yarışın başında liderliği eline geçiren Mikko Hirvonen, özellikle son etaplarda arkasında şampiyonada çekiştiği rakibi Sebastien Loeb'in baskısını hissetti. Buna rağmen zirveyi bırakmayan Fin pilot, ülkesi Finlandiya'da düzenlenen ralliyi kazanarak şampiyonada da liderliğini sürdürmeyi başardı. Son yarışlarda şanssızlıklar yaşayan Citroen pilotu Sebastien Loeb'ün ikinci olduğu rallide, Jari Matti Latvala ise üçüncülüğü elde etti. Şampiyonanın en hızlı toprak etaplarına sahip olan Finlandiya Rallisi'nde zafere uzanan Mikko Hirvonen "Çocukluğumdan beri hayranlıkla seyrettiğim bu rallide şu an kazanan pilot olarak yer almak harika bir duygu. Kendimi Sebastien Loeb'le çok sıkı bir mücadeleye hazırlamıştım ve son etabın finişine kadar da beklediğim oldu. Bu, takımımız ve benim için çok fantastik bir haftasonu oldu" şeklinde ko-





Koltuğunun sallantıda olduğu söylenen Jari Latvala, evindeki yarışta podyuma çıkmayı başararak moral buldu.

nuştı. Ferrari F1 takımının Fin pilotu Kimi Raikkonen ise ilk kez bir toprak rallide start aldı. Rallinin 19'uncu etabında Fiat Punto S2000'yle takla atarak yol dışına çıkan Kimi Raikkonen kendisinden önce aynı akıbeti yaşayan Mats Ostberg'in otomobiline çarpmaktan kılıpayı kurtuldu. Kimi Raikkonen kaldığı yere kadar genel klasmanda 15'inci ve Grup N'de 3'üncü sıradaydı.

### Prokop JWRC'de şampiyonluğunu ilan etti

Çek pilot Martin Prokop, Finlandiya Rallisi'nde JWRC'yi kazandı ve bu sonuçla 2009 JWRC şampiyonu oldu.

Finlandiya Rallisi'nin ilk özel etabından itibaren üstünlük gösteren Martin Prokop, sorunsuz sürüşüyle ralliyi JWRC'de Finli pilot Kalle Pinomaki'nin 55.5 saniye önünde ilk sırada tamamladı. Bu rallideki ilk yarışını 2005'te yapan Prokop son özel etap sonunda mutluluğunu "İnanılmaz... Benim için büyük bir rüya... Hayatımın en önemli anı... Son beş yıldır mücadele ediyoruz. Geçen yıl ve 2007'de JWRC'de şampiyonluğa yaklaştığımız, ama sonunda kazandık... Bu rallide çok deneyimimiz var ve eğer şimdi kazanmasaydık bir şeylerin yanlış olduğunu düşünürdüm..." şeklinde mutluluğunu özetledi.



Dani Sordo İskandinav pilotları zorlamayı başaramadı.



Kimi Raikkonen, ilk kez yarıştığı toprak rallide yarışışı kaldı.



Martin Prokop yarışın ardından JWRC şampiyonluğunu ilan etti.

### WRC Finlandiya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Otomobil	Zaman
1.	Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	2:50:40.9
2.	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	2:51:06.0
3.	Jari Matti LATVALA – Miikka ANTILA	Ford Focus WRC	2:51:30.8
4.	Dani SORDO – Marc MARTI	Citroen C4 WRC	2:51:47.0
5.	Matti RANTANEN – Mikko LUKKA	Ford Focus WRC	2:54:59.1
6.	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA	Citroen C4 WRC	2:54:59.4
7.	Jari KETOMAA – Mika STENBERG	Subaru Impreza	2:55:48.4
8.	Matthew WILSON – Scott MARTIN	Citroen C4 WRC	2:57:14.5



# Yağız Avcı zaferleri üçledi



Sezonun dördüncü yarışı olan Yeşil Bursa Rallisi'ni kazanan Yağız Avcı, şampiyonluk yolunda önemli bir avantaj elde etti.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan ÇAĞLAR



Yağız Avcı ve Burak Çukurova gibi iki genç pilotun çekişmesinden başka hiçbir tad ve tuz vermeyen Türkiye Ralli Şampiyonası'nın dördüncü ayağı için ekiplerin durağı bu kez Bursa'ydı. Sezonun ikinci asfalt yarışının yapılacağı Yeşil Bursa Rallisi'nde tahminler yine bu iki pilotun üzerinde yoğunlaşırken, sezona burada başlayacak olan Serhat Öztemir ve yerel isimlerden Tolga Çilingir'in de podyumu zorlaması bekleniyordu. Bursa'nın oldukça kaygan ve çoğu viraj içleri mıcırlı kaygan asfalt etapları her türlü sürprize açıktı. Lastik seçiminin oldukça önem kazandığı ve gününbirlik bir ralli olduğu için en ufak bir hatanın paha-lyaya patlama olasılığı da mevcuttu.

Yeşil Bursa Rallisi 15 Ağustos Cumartesi günü Asmerkez'den verilen start ile başladı ve ekipler aynı günün akşamı ilk özel etap olan Lubco Seyirci Süper etabının yolunu tuttu. Aynı zamanda TRT 2 ekranlarından da yayınlanan bu etabın saat 22:00'de başlayacak canlı yayını için



**Yurtiçi Kargo renklerinde mücadele eden Burak Çukurova, Bursa'dan da ikincilikle ayrıldı.**



**Evinde yarışan Tolga Çilingir, başarılı etap zamanlarının ardından finişe üçüncü sırada gelmeyi başardı.**

bir süre durdurulması dikkatleri çekti. Pazar sabahı alınan servisin ardından ilk etaba yönelen ekipleri bir sürpriz bekliyordu. Güvenliğin sağlanamadığı gerekçesiyle Fethiye 1 etabı organizasyon tarafından iptal edildi. Ekipler normal olarak geçtikleri Fethiye 1 etabından sonra günün ikinci etabı Baial'de start aldılar. Bu sezon her yarışta olduğu gibi Yağız Avcı hızlı pilotajı ile ilk kısmı lider olarak tamamlayarak kalan üç özel etap için avantaj sağladı. Sonraki üç etapta da dikkatli bir tempoyla süren Yağız Avcı, sezonun dördüncü rallisinden de zaferle ayrılan isim oldu. Pazar günü ilk servi-

se kadar otomobilinde istediği ayarların olmamasından şikayetçi olan Burak Çukurova, sorunu giderildikten sonra elinden geleni yapsa da ikincilikle yetinmek zorunda kaldı. Geçen yıl ralliyi üçüncü tamamlayarak dikkatleri çeken Bursa'lı Tolga Çilingir, yine aynı sonucu elde ederek bu başarısının tesadüfi olmadığını kanıtladı.

### **Organizasyon hataları Yeşil Bursa Rallisi'ne damga vurdu**

34'üncü Yeşil Bursa Rallisi, organizasyonda meydana gelen aksaklıklar ve eksikler nedeniyle yarışmacılar ve ta-

***PARKUR RACING ADINA YARIŞAN YAĞIZ AVCI, İLK KISMIN ARDINDAN KALAN ETAPLARDA RAHAT BİR YARIŞ GEÇİREREK ZAFERE ULAŞMAYI BİLDİ.***





Sezona İnci Akü sponsorluğunda Bursa'da start veren Serhat Öztemir beşinci oldu.

kımlardan tepki alırken, iptal olan etaplar ve bazı kilit görevlilerin eksikliğiyle akıllarda kaldı. Seyirci ulaşımında alternatif yolların belirtilmemesinin yanı sıra, seyirci özel etabında ZK ile start noktasında medya mensupları ile takım direktörlerinin yer alması ASN görevlilerinin dikkatinden kaçmadı. Ayrıca Asmerkez'de kurulan start takımının çevresinde medya ve protokol için yer ayrılmamış olmasının yanı sıra finişe ilk sırada gelen Burak Çukurova'nın co-pilotu

Aykan Alakoç, uzun süre karneyi teslim edecek bir gözetmen bulamadı. Burak Çukurova'nın finiş takına geldiğinde önünde çekili bantlarla karşılaşması da yaşadığı ilk şoktu. Neticelerin sunumunda da aksama yaşanırken, etap sorumlularının etaplarına hakim olmadıkları ve de görevli çoğu gözetmenlerin yelekleri dahi olmaması dikkatlerden kaçmadı. Nitekim yarıştan iki gün sonra açıklanan ASN raporunda bu aksaklıklar ve daha birçoğu yer verilirken, sezonun Hitit Ral-



Sinan Pulat yine rakipleriyle başabaş bir mücadele sergiledi.



Yunus Kolcu, Ford Fiesta'sıyla N/3'te ikinci oldu.

lisi öncesinde en düşük puanının da Yeşil Bursa'ya verildiği bildirildi. Ekiplerin Yeşil Bursa Rallisi'nden sonraki durağı Hitit Rallisi olacaktı. Ankara Otomobil Kulübü tarafından 5-6 Eylül tarihlerinde düzenlenecek olan yarış bu kez uzun yılların ardından Bolu Dağları tarafındaki özel toprak etaplardan oluşacak.

**YEŞİL BURSA RALLİSİ'NİN FİNİŞİNDE YARIŞTAN ÇOK, ORGANİZASYON HATALARI KONUŞULDU.**

#### Yeşil Bursa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Otomobil	Zaman
1 ..... Yağz AVCI – Ersan ALKIR	Mitsubishi Lancer Evo 9	00:47:24,20
2 ..... Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ	Mitsubishi Lancer Evo 9	00:47:37,70
3 ..... Tolga ÇİLİNGİR – Deniz AKYÜZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	00:47:51,20
4 ..... Güven BOSTANCI – Vedat BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	00:49:28,70
5 ..... Serhat ÖZTEMİR – Ünal TEZEL	Mitsubishi Lancer Evo 9	00:49:31,50
6 ..... Sinan PULAT- Tibet ÇELEPGİL	Mitsubishi Lancer Evo 6	00:50:41,30
7 ..... Cem ACAR – Kaan ÖZŞENLER	Fiat Punto S2000	00:51:03,70
8 ..... Emre YURDAKUL - Burak ERDENER	Ford Fiesta ST	00:52:07,70
9 ..... Menderes OKUR - Burak AKÇAY	Mitsubishi Lancer Evo 7	00:52:43,50
10 .... Kerem ÜSTÜNKAYA – Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:52:56,80



# Bozhane'den şampiyonlar çıktı

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nda sezonun son yarışının yapıldığı Bozhane'de şampiyonlar belli oldu.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

26 otomobilin kayıt yaptırdığı sezonun son mücadelesinde Kategori 1'de birinciliği Fiat Palio ile yarışan Eytan Halfon elde ederken aynı zamanda şampiyonluğa da ulaştı. Halfon'un bu kategoride Bozhane öncesi 58 puanla zirveyi paylaştığı rakibi Can Ekin ise ilk antrenman çıkışında yoldan çıkarak otomobiline hasar verdi. Delta Sport servisinde otomobili yarışa yetiştirilen Can Ekin, ilk çıkışta rakibinden 6,5 saniye fark yemesine karşın ikinci çıkışta dört saniye ile daha iyi zaman yaptı ama sonuçta gülen isim Eytan Halfon oldu. Kategori 2'de, bu yarışla birlikte kariyerine nokta koyan Burak Nomer hem birinciliğe hem de şampiyonluğu elde etti. Uzun yıllar amatör olarak parkurlarda yer alan Burak







**Kategori 3 birincisi Tolga Çilingir parkurun da en hızlısıydı.**

Nomer son yarışında elde ettiği bu şampiyonluğu kendisini yarışmaya başlatan Renç Koçibey'e armağan ettiğini açıkladı. Kategori 3'te, sezon boyunca çok çetin bir rekabet içinde olan Mitsubishi Lancer Evo 9 pilotları Tolga Çilingir ve Ögöl Orhan arasındaki mücadelede son gülen Tolga Çilingir oldu. Bursalı pilot, bu birincilikle kategorisinde Türkiye Şampiyonluğu'nu kazanırken, aynı zamanda 3.53 ile günün en iyi zamanını da gerçekleştirdi. Şampiyonanın bu sezon tek bayan yarışmacısı olan İzmitli Sena Özge Aydın ise Kategori 3'de elde ettiği puanlarla sezonu Türkiye üçüncüsü olarak noktaladı.

#### **Kategori 4, kaynayan kazandan farksızdı**

Dikkatlerin en çok yoğunlaştığı Kate-

gori 4'teyse Acar Racing takımı dört otomobille Bozhane'de start aldı. Takımın sahibi Cem Acar, ilk kez bir tırmanma yarışında Fiat Punto S2000 ile start alırken, Renault Maxi Megane ile Ünal Şenbahar, Renault 19 16S ile Sarp Üstel ve Lancia Delta İntegrale ile Taner Şengezener takımı temsil ettiler. Cem Acar ilk çıkışta en iyi zamanı gerçekleştirse de ikinci hakkında spin atınca bir dakikaya yakın zaman kaybederek şampiyonluktan oldu. Bursalı pilot Ünal Şenbahar, Renault Megane Maxi ile birinciliğin yanı sıra kariyerinin ilk Tırmanma Şampiyonluğu'nu da kazanan isim oldu. İkinciliği Taner Şengezener elde ederken, Arslan Acar ise üçüncü oldu. İlk çıkışta yoldan çıkarak takla atan Murat Uçbaşaran, aks kesen Dr. Tunç Tuncer ve Sarp Üstel yarış dışı kalan pilotlar oldular.



**Yarışlara Kocaeli'den katılan Sena Özge Aydın kategorisinde Türkiye üçüncüsü oldu.**



**Anadolu Jet Genel Müdürü Sami Alan, sağ koltukta yarış heyecanını yakından yaşadı.**

#### **Bozhane Tırmanma Yarışı Genel Klasmanı**

**Sıra . Sürücü.....Otomobil ..... Zaman**

##### **Kategori 1**

1	.....Eytan HALFON	.....Fiat Palio	.....09:20,1
2	.....Can EKİN	.....Fiat Palio	.....09:24,1
3	.....Atakan BOĞAZLIYAN	.....Fiat Palio	.....09:52,8

##### **Kategori 2**

1	.....Burak NOMER	.....Peugeot 306 S16	.....08:52,8
2	.....Murat ALTINTAŞ	.....Opel Astra GSI	.....09:09,7
3	.....Mehmet EKŞİOĞLU	.....Citroen Saxo	.....09:10,5

##### **Kategori 3**

1	.....Tolga ÇİLİNGİR	.....Mitsubishi Lancer Evo 9	.....07:51,8
2	.....Berkay ŞAVKAY	.....Fiat Bravo	.....09:00,0
3	.....Ögöl ORHAN	.....Mitsubishi Lancer Evo 9	.....09:00,4

##### **Kategori 4**

1	.....Ünal ŞENBAHAR	.....Renault Megane Maxi	.....08:22,9
2	.....Taner ŞENGZENER	.....Lancia Delta Integrale	.....08:30,3
3	.....Arslan ACAR	.....Renault Clio RS	.....08:49,0



# Doktor şampiyonluğa koşuyor

Çek Cumhuriyeti Grand Prix'si Yamaha'nın İtalyan sürücüsü Valentino Rossi'nin zaferiyle sona erdi.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Şampiyonada liderliği elinde bulunduran Valentino Rossi, yarışta kendisini yakın takibe alan en yakın rakibi Jorge Lorenzo'nun finişe 5 tur kala düşmesiyle rahatlayarak rahat bir zafer elde etti. "Doktor" lakaplı İtalyan sürücü bu zaferle aynı zamanda şampiyonluk yolunda büyük avantaj sağladı. Yarışa pole pozisyonunda başlayan Rossi iyi bir start almasına rağmen Danie Pedrosa'ya geçildi. Ancak hemen ardından yaptığı atakla yeniden liderliği eline geçirmeyi başardı. Diğer Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo da start ile birlikte 2 sıra kaybederek Gresini takımının İspanyol sürücüsü Toni Elias'ın arkasında dördüncü sıraya geriledi. Jorge Lorenzo atakça kalkarak ilk önce Elias'ı geçti ve ardından diğer vatandaşı Dani Pedrosa'yı da geçerek takım arkadaşı Valentino Rossi'nin arkasında ikinci sıraya yerleşti. Bu sezon sıkça gçrmeye alıştığımız Rossi-Lorenzo zafer savaşı Brno Pisti'nde de yaşanırken bitime 6 tur kala yaptığı atak ile liderliğe yükselen Jorge Lorenzo, hemen ardın-

dan Rossi'nin atağına karşılık vermeye çalışırken düşerek Brno'dan mutsuz ayrılmak zorunda kaldı.

## Rossi şampiyonluk için avantaj sağladı

Valentino Rossi bu zaferi ile birlikte şampiyonluk yolunda çok önemli puanlar kazanmayı başardı. Bu arada 2007 Dünya şampiyonu Ducati sürücüsü Casey Stoner Haziran ayındaki Katalunya GP'sinden bu yana peşini bırakmayan sağlık sorunları nedeniyle MotoGP şampiyonasının sıradaki üç yarışına çıkamayacak. Anemi teşhisi konulan Stoner'ın yerine bu yarışla birlikte Indianapolis ve Misano yarışlarında Mika Kallio alacak. Fin pilot Brno'daki yarışta önündeki Marco Melandri'ye çarparak yarış dışı kaldı. Mika Kallio'nun Ducati Pramac'ta boşalan yerine ise Ducati Xerox Superbike takımı sürücüsü Michel Fabrizio geçti. Casey Stoner'ın Ekim ayındaki Portekiz GP'sinde yarışmaya geri dönmesi bekleniyor.



**Valentino Rossi, taraftarlarının müthiş desteğiyle zafere ulaştı.**



**Dani Pedrosa, bu yarışta zirve için Rossi'yi yakalayamadı.**



**Toni Elias, üç yıl aradan sonra yeniden podyuma çıktı.**

## Çek Cumhuriyeti Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1.	Valentino ROSSI	Fiat Yamaha	43m08.991s
2.	Dani PEDROSA	Repsol Honda	+ 11.766s
3.	Toni ELIAS	Gresini Honda	+ 20.756s
4.	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda	+ 21.418s
5.	Loris CAPIROSSI	Suzuki	+ 21.538s
6.	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 25.544s
7.	Colin EDWARDS	Tech 3 Yamaha	+ 25.676s
8.	Alex DE ANGELIS	Gresini Honda	+ 34.109s
9.	James TOSELAND	Tech 3 Yamaha	+ 35.617s
10.	Randy DE PUNIET	LCR Honda	+ 39.824s



# Lorenzo mücadeleyi bırakmıyor

MotoGP 2009 Sezonu'nun 12'nci ayağı olan Indianapolis Grand Prix'inde damalı bayrağı ilk sırada gören Yamaha pilotu Jorge Lorenzo, şampiyonluk mücadelesine yeni bir heyecan getirdi.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Yarışa pole pozisyonundan başlayan Honda pilotu Dani Pedrosa çok iyi bir start alarak ilk viraja lider girmeyi başardı. Bu sezon çok iyi performans gösteren Fiat Yamaha sürücüleri Valentino Rossi ve bu yarıştan önce takımı ile iki yıllık yeni bir kontrat yapan Jorge Lorenzo İspanyol sürücüyü yakın takibe aldılar. Şampiyonluk mücadelesi veren iki sürücünün baskısıyla yarışan Dani Pedrosa dördüncü turda motosikletinden düşerek liderliği Rossi'ye kaptırdı. Düşen motorunu kaldırıp mücadeleye devam eden Pedrosa son sıralara geriledi. İspanyol sürücü bu sene Laguna Seca'nın ardından Amerika'daki kinci zaferi kazanma şansını da tepmiş oldu. 9. turda ise sezona yeni boyut kazandıracak bir düşüş yaşandı. Lider durumda yarışı sürdüren Valentino Rossi, bir tur önce takım arkadaşı Jorge Lorenzo'ya kaptırdığı liderliği geri almak için verdiği mücadelede motorundan düşerek pist

dışındaki çim alana doğru kayarak durabildi. Pedrosa gibi yarışa geri dönmeye çalışan Rossi'nin şansı İspanyol rakibi kadar yaver gitmedi ve takımı tarafından pit alanına çağrılarak Indianapolis'den puansız ayrılmak zorunda kaldı. Kalan turlarda rahat bir farkla turları tamamlayan Jorge Lorenzo, Amerikalıların ünlü çizgi roman kahramanı "Captain America" dizaynı kaskıyla çıktığı yarışta galibiyeti elde etti. San Carlo Gresini takımından Alex De Angelis'in ikinci olduğu yarışta üçüncülüğü ise bu sene Ducati ile ilk kez podyuma çıkan Nicky Hayden oldu. Bu yarışın ardından şampiyonada Jorge Lorenzo liderliği sürdüren rakibi Valentino Rossi ile arasındaki puan farkını 25'e indirdi. Rossi'nin şampiyonada 212 puanla liderliği sürerken, hastalığı sebebiyle bu yarışta da yer alamayan Ducati sürücüsü Casey Stoner 150 puanla üçüncü sırada yer alıyor.



Jorge Lorenzo rakibi Rossi'nin düşmesiyle rahat bir zafer kazandı.



Alex De Angelis ikinci olarak takımını başarıyla temsil etti.



Nicky Hayden evinde kazandığı üçüncülüğe çok sevindi.

## ABD Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha	47'13.592
2	Alex DE ANGELIS	San Carlo Honda Gresini	+ 9.435
3	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 12.947
4	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda	+ 13.478
5	Colin EDWARDS	Monster Yamaha Tech	+ 26.254
6	James TOSELAND	Monster Yamaha Tech	+ 32.408
7	Loris CAPIROSSI	Rizla Suzuki	+ 34.400
8	Mika KALLIO	Ducati	+ 34.856
9	Toni ELIAS	San Carlo Honda Gresini	+ 45.005
10	Dani PEDROSA	Repsol Honda	+ 45.377





## Barum Rallisi'ni Jan Kopecky kazandı

Avrupa Ralli Şampiyonası'nda sezonun 7'nci yarışı olan 39. Barum Rallisi'ni Skoda Fabia S2000 ile yarışan Çek ekip Jan Kopecky ve Petr Sary kazandı. Skoda Motorsport Takımı pilotu ralliyi 1 dakika 4 saniye farkla kazandı. İkinci sırada ise Peugeot 207 S2000 ile yarışan İngiliz pilot Kris Meeke vardı. Ralliyi 3. sırada bir başka Skoda S2000 ile yarışan Fin pilot Juho Haninen tamamladı. Pazar gününün son özel etabı geçen yılın birincisi Freddy Loix'nın zafer umudunu bitiren etap oldu. Belçikalı pilotun son özel etapta önce otomobilinin lastiği patladı ve ardından mekanik arızayla yarış dışı kaldı. Barum Rallisi sonrasında Avrupa Ralli Şampiyonası'nın yeni lideri bu yarışta Avrupa Ralli Şampiyonası Klasmanını ilk sırada tamamlayan ve 16 puan alan Michal Solowow oldu. Rallinin ikinci günü, Superrally sistemi ile yarışa geri dönüş yapan Fiat Abarth pilotu İtalyan Giandomenico Basso günün 3 bonus puanını almayı başardı.

## Casey Stoner, spekülasyonları yalanladı

Moto GP 2007 Dünya Şampiyonu Casey Stoner, son günlerde rahatsızlığından ötürü çıkan söylentileri şiddetle yalanlayarak, kariyerinin bu yüzden asla ciddi bir tehlike altında olmadığını, Portekiz Grand Prix'sinde yeniden pistlere döneceğini açıklayarak hayranlarının yüreğine su serpti. 23 yaşındaki Ducati sürücüsü Casey Stoner, Motosprint dergisine yaptığı açıklamada "Motosiklet ve yarışlara olan aşk ve heyecanım hiç azalmadı. Ducati de bunu biliyor ve benimle aynı şekilde düşünüyor. Kendimi enerjik olarak ne zaman hazır hissedersem o zaman pistlere dönmüş olacağım. Öyle gözüküyor ki Portekiz Grand Prix dönüş yapacağım zamandır. Spordan ayrılma gibi bir planım hiç olmadı, böyle bir şeyi şu an için asla düşünmüyorum. Daha uzun yıllar yarışmak niyetindeyim. Yarışmak benim hayatımın gayesi. İstediğim tek şey, bir an önce sağlığıma kavuşup pistlere geri dönmek ve yeni zaferlere imza atmak. Ondan sonra neler olacağını zaten hep birlikte göreceğiz" şeklinde konuştu.



## Kimi'nin gelecek kaygısı yok

Son dönemlerde sözleşmesi sona ermeden Ferrari'den ayrılacağı söylentileri yapılan Kimi Raikkonen, Formula 1'deki geleceği konusunda hiçbir kaygısı olmadığını söyledi. Fin pilotun, İtalyan ekibiyle 2010 yılı sonuna kadar sözleşmesi bulunuyor. Buna rağmen Ferrari'nin, gelecek sene Fernando Alonso'yu takıma transfer edebilmek için, Fin pilotla sözleşmeyi feshetme-

yi istediği ileri sürülüyor. Bütün bu söylentilere rağmen Kimi Raikkonen, gelecek yıl konusunda kendisini rahatsız eden bir durumun bulunmadığını, bundan dolayı gelecek konusunda içinin rahat olduğunu açıkladı. Raikkonen "Bazı nedenlerden dolayı gelecek sene Ferrari'de olmazsam, padokta başka bir takımda kendime koltuk bulacağımı biliyorum. Diğer takımlar beni istiyor. Ferrari ile gelecek yıl için sözleşmem var. Gelecek sezon yarışmak istemeseydim, sözleşmeye imza atmazdım" şeklinde konuştu. Kimi Raikkonen hakkında Brawn GP ile görüşüğü belirtilirken, eski takımı McLaren'a geri dönmesi de ihtimaller arasında olduğu ileri sürülüyor.







## Dünya Architon Offshore 225 şampiyonları belli oldu

Ülkemizde yapılan Architon Dünya Offshore 225 Şampiyonasının 9 Ağustos Pazar günü düzenlenen final yarışında, altı yarışın altısını da kazanan Kerem Tuncer – Alpay Akdilek ikilisinden kurulu Stihl takımı Dünya Şampiyonu oldu. Dünya Şampiyonası'nda ikinci sırayı Almanya'dan Miele (4) teknesi yarışa katılan Josef – Berna Muhlbauer ikilisi kazanırken, üçüncülüğü Viking (89) ekibinde yarışan Ali Tanır – Murat Leki ikilisi elde etti. Kerem Tuncer ve Alpay Akdilek'ten kurulu Stihl takımı, 1082 puanla birincilik kürsüsüne çıkan takım oldu. 16 Mayıs 2009 tarihinde Haliç'te başlayan ve 13-14 Haziran tarihlerinde Kocaeli'nde Kocaeli Büyükşehir Belediyesi destekleri ile gerçekleşen Kent Konut Grand Prix'leri ile devam eden şampiyonada ikincilik kupasını Miele (4) ile Josef Muhlbauer - Berna Muhlbauer'den Kurulu Miele takımı toplam 840 puanla aldı. 2009 Türkiye Offshore Şampiyonası Ekim ayına kadar Adana ve Mersin'deki yarışlarla sürecek.

## Petter Solberg, yeni planlar peşinde

Bu sezon kendi adıyla kurduğu takımla mücadele eden Petter Solberg, kariyerinin geleceği için yeni görüşmelerde bulunduğunu açıkladı. Citroen C4 WRC ile bir gün boyunca gizli bir test yaptığını açıklayan Norveçli pilot, bu testin ardından M-Sport'da Malcolm Wilson ile bir toplantı yaptı. Bu toplantının ardından Malcolm Wilson, Solberg'i Focus WRC'de yeniden görmekten büyük mutluluk duyacağını söylerken, "Çok düşündük ve kendisinin yeniden bizimle olmasının mükemmel olacağına kanaat getirdik. Geldiği takdirde kendisine elimizden gelen her türlü fedakarlığı göstereceğiz" diye konuştu. Böylece Solberg, şu an Citroen C4 WRC ve Focus RS WRC08'den oluşan iki farklı teklifle yüz yüze bulunuyor. Öte yandan Petter Solberg 4-6 Eylül tarihleri arasında yapılacak olan Avustralya Rallisi'ne katılmayıp sezonun son iki rallisini yapılacağı İspanya ve İngiltere'deki yarışlara hazırlanacağını açıkladı.



## Abu Dabi GP'sinin görevli eğitimleri TOSFED'den

Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın yeni ayağı olan Abu Dabi Grand Prix'sinin yerel görevlilerinin eğitimini TOSFED üstlenecek. İlk günden bu yana Formula 1 yarışının sportif organizasyonunu tamamı Türk olan görevlilerle gerçekleştiren TOSFED, bu sene Formula 1 takvimine yeni giren Abu Dabi Grand Prix'si için Birleşik Arap Emirlikleri Turing ve Otomobil Kulübü - ATC ile anlaşmaya vardı. Buna göre TOSFED, 1 Kasım 2009 tarihinde yapılacak olan Abu Dabi Grand Prix'inde görev alacak 250 yerel görevlinin, teorik ve pratik eğitimlerini üstlenecek. 25-26 Ağustos tarihlerinde Dubai'de yapılan toplantı ve çalışmaların ardından, Ekim ayında beş haftasonu boyunca eğitimler yapılacaktır. Yarışmanın direktörü Ronan Morgan, bu sene içinde ziyaret ettiği beş Grand Prix içinde, en etkili ve çabuk çalışan ekibi Türkiye GP'sinde gördüğünü söyledi. TOSFED'in eğiteceği 250 yerel görevli, İngiltere - Silverstone'dan gelecek olan 350 kişilik görevli grubuyla birlikte hareket edecek.



# SİNİRLİ BÜCÜR

Alman tuningci Karl Schnorr Kraftfahrzeuge, Fiat 500'ü 200 HP'ye ulaştırdı.







Romantik görünümlü Fiat 500'un standart şimdilik olarak en güçlü versiyonu olan 135 HP'lik Abarth, Alman Karl Schnorr Kraftfahrzeuge'nin ellerinde adeta sinir küpü haline geldi. İki aşamalı olan modifikasyon uygulamasının ilk basamağında Fiat 500 Abarth'ın 1.4 litrelik turbo motorunun gücü 163 HP'ye, torku da 251 Nm'ye çıkıyor. Bu

değerler standart versiyondan 28 HP ve 45 Nm daha iyi. İkinci basamak uygulamada ise yeni motor yazılımı, spor egzoz sistemi ve daha büyük turboyla güç 200 HP'ye ulaşıyor. Bunlar dışında body kit uygulaması yapılan otomobillerde yol tutuşu iyileştirmek için coilover süspansiyon kiti kullanılıyor.



TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

www.

***e-otodergi***.com

14'ÜNCÜ SAYIMIZI İNDİREN **18.287** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.  
**e-otodergi**'NİN **16. SAYISINI 3 EKİM 2009**'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.