

WWW.

ŞUBAT 2009

SAYI:8

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

2008'İN
EN ÇOK SATAN
OTOMOBİLLERİ



GÖZÜ KAPALI PARK



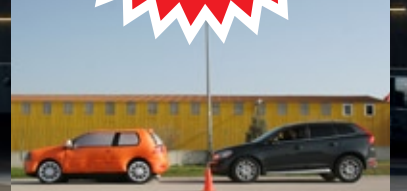
LAMBO COUNTACH



YENİ AVENSİS
FİYATLARI

İLK SÜRÜŞ AVUSTURYA'DA KULLANDIK

MINI COOPER S CABRIO



ŞEHİRDE GÜVENLİK



VOLVO XC60 2.4 D5



AUDI Q5 3.0 TDI
QUATTRO

Sevinsek mi, üzülsek mi?

Geçen ay dergimize gelen iki test aracı, sürüş keyfinin geleceğini sorgulamama yol açtı. “City Safety” ve “Aktif Park Yardımcısı”nı ilerleyen sayfalarda e-otodergi farkıyla zaten okuyacaksınız, ben burada bu teknolojilerin bende yarattığı duyguları anlatacağım.

Teknoloji iyi bir şey. İnsan hayatını kolaylaştırıyor. Hele otomobillerdeki yeni teknolojilerin birçoğu hayat kurtarıyor. Ancak bu iki araçtaki teknolojiler, otomobil kullanmanın yavaş yavaş sürücünün elinden alınacağını sinyalleri adeta. Düşünsenize; aracınız durması gerekince duruyor, hem de siz komut vermeden, kendisi anlayarak. Düşünsenize; aracınız kendi kendine park ediyor, sizin bir onayınızla. Güzel, ama fazlasıyla düşündürücü.

Bunun ileriki safhaları neler olabilir? Kaç yıl alır bilemem ama, bir adres girdikten sonra hiçbir müdahaleye gerek kalmadan o adrese sizi götürecek olan otomobiller üretileceğini tahmin etmek zor değil. Tahmin etmesi zor değil ama alışması çok zor olacak. Belki o teknolojiye sahip olmayan, geleneksel otomobiller açık arttırmalarda yüksek fiyatlara satılacak. Saf sürüş zevki verdikleri için.

Nasıl şu an birçok insan ESP’si kapatılamayan, kapatılsa bile bir hızdan sonra otomatik olarak devreye giren otomobillerle boğuşuyorsa, o gün geldiğinde de kendi park etmek istediği için, park sistemini devre dışı bırakmanın yollarını arayan sürücüler olacak. Her şeyin ötesinde, biz otomobil gazetecileri ya işsiz kalacak ya da tüm sayfalarımızı bu teknolojileri anlatmaya ayıracağız. Örneğin iki farklı otomobile aynı adresi girip, hangisinin daha önce vardığını görüp sizlere karşılaştırma tadında sunacağız. Düşünmek bile korkutucu.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Muayene

Son dönemde TUV-Türk’ün muayene istasyonu tekeli olmasıyla, tüketiciler, yani otomobil sahiplerinin haklı şikayetleriyle ilgili haberleri birçoğunuz zaten okumuşsunuzdur. Muayene işleminin bir günü alması kadar, bazı teknik elemanların teknik bilgisinin yetersiz olduğu yolunda da internetteki forumları ve yorumları okuyoruz. Yetkililerse muayene işleminin AB standartlarında olduğunu eskisi gibi harcı alem muayene olmayacağını ifade ediyorlar. Biz bunları bir kenara bırakıp, olaya farklı bir açıdan yaklaşalım.

Teknik kontrolden başarıyla geçmiş araçların kaza yapma ihtimalinin daha az olduğu bir gerçek. Ama muayene edilmesi gereken tek şey araçlar değil. Sürücülerin, direksiyona oturan insanların veya direksiyon başında kendini insan sanan yaşam formlarının da tıpkı trafikte seyreden araçlar gibi muayene edilmesi şart olmalı. Yaşam formu diyorum çünkü trafikte otomobili teknik kontrolden geçebilecek ama kendisi doktor kontrolünden geçmeyecek ruh halinde, kafa yapısında bir sürü insan var. Emniyet şeridi ihlalleri, kırmızı ışık uyanıkları, konvoy halinde akan trafikte dibinize kadar girip selektör yapanlar... Düşünün. Teknolojinin son harikası bir otomobil, teknik yönden kusursuz ve direksiyon başında da bir sürücü veya “sürücüksü” var.... Frenler sağlam, amortisörler sorunsuz, farlar ayarlı ve iyi aydınlatıyor. Direksiyondakinin kafası da “iyiyse” veya kendisini imparator sanan bir kişilikse kaza ihtimali yine normalin üzerindedir.

Muayenenin AB standardında olması gerektiği kadar sürücülerin de “insan” standardına gelmesi halinde trafik kazalarında azalma sağlanabilir. Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yeni Toyota Avensis. Güçlü Karakter.



Yeni Toyota Avensis, baştan aşağı yenilenen özellikleriyle sizi ilk görüşte etkisi altına alıyor.

Yeni Avensis, daha yüksek performans, daha düşük yakıt tüketimi ve daha az CO₂ salımı gibi pek çok özelliği bir arada sunan **Toyota Optimal Drive** teknolojisiyle güçlü bir karakterin sembolü.

Yeni Avensis çarpıcı tasarımı, 132 beygir gücündeki 1.6 lt motoru ve özündeki kalitesiyle kendine güvenin ve konforun göstergesi.

Yeni Avensis'in güçlü karakteriyle tanışmak için sizi Toyota Plazalara bekliyoruz.

2.0 lt dizel ve 2.0 lt benzinli motor seçeneklerinde de sunulmakta olan Optimal Drive teknolojiyi Toyota Avensis modellerinde, 2004/3-AT yönetmeliğine göre birleşik CO₂ salımı 135-164 gr/km, yakıt tüketimi 5.1-7.0 lt/100 km değerleri arasındadır.



**Today
Tomorrow
Toyota**

TOYOTA SA

www.toyotasa.com.tr
Toyota İletişim Merkezi: (0212) 354 0 354



HABERLER

- 06 Toyota Avensis
- 07 Opel Insignia
- 10 Peugeot 3008
- 13 Aralık ayı otomobil satışları
- 16 2008 otomobil satışları
- 17 Markaların pazar payı değişimi

RÖPORTAJ

- 49 POPAŞ Genel Müdürü
Jean-Pierre Vieux

MOTORSPORLARI

- 65 IRC Monte-Carlo Rallisi
- 66 Dakar Rallisi
- 68 2. İstanbul Mahalli Rallisi
- 71 3. İstanbul Mahalli Rallisi

MODİFİYE

- 76 Carlsson SL CK63 RS

KLASİK

- 78 Lamborghini Countach
LP 400

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 23 Honda Jazz 1.4 Fun+
- 27 Hyundai Sonata 2.0 CRDi
VGT H-Matic
- 30 Mercedes-Benz B180 CDI
- 39 Volvo XC60 2.4 D5 AWD
- 44 Audi Q5 3.0 TDI quattro
- 52 Peugeot 308 SW
Panoramic 1.6 HDi
- 55 Chevrolet Captiva LT Sport
2.0 16V
- 59 Dacia Sandero 1.6 Mpi

MAGAZİN

33

Aktif Park Yardımcısı

TEKNİK

63

Volvo XC60
City Safety

19

İLK SÜRÜŞ
MINI Cooper
S Cabrio

Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

ŞUBAT 2009 SAYI 8

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Suat Köksal
suatkoksal@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

Nissan'dan yeni bir crossover

Mart ayının başında kapılarını açacak Cenevre Otomobil Fuarı, krize rağmen bir çok yeni modelin tanıtımına ev sahipliği yapacak. Henüz resmi olarak açıklanmasa da Nissan'ın da yeni bir konsept crossover'ın tanıtımını yapması muhtemel.

Qazan adıyla gösterilmesi beklenen bu crossover'ın 2010 yılında çıkması beklenen yeni kompakt otomobilin öncüsü olacak.



Fiat 500'de 1.3 dizel seçeneği

Fiat'ın küçük retrosu 500, artık 1.3 Multijet 75 HP turbodizel motorla da alınabilecek 75 HP güç ve 145 Nm tork üreten 1.3 Multijet, Fiat 500'ü 165 km/s'lik maksimum hıza erıştırirken, 12.5 sn'de 0'dan 100 km/s'ye taşıyor. 100 km'deki ortalama tüketimse 5.3 lt. Pop, Lounge ve Sport adı verilen üç farklı donanım paketi bulunan dizel motorlu Fiat 500'ün baz versiyonunda EBD destekli ABS, sürücü ve ön yolcu havayastıkları, yan hava yastıkları, perde havayastıkları, sürücü diz havayastığı, manuel klima, gövde rengi tamponlar ve yan aynalar, krom kapı kolları, metalik boya ve MP3 çalarlı müzik sistemi gibi ekipmanlar bulunuyor.



YA ŞEHİRİN KURALLARINA UYARSIN. YA DA KURALLARI SEN KOYARSIN.



NISSAN QASHQAI. AŞI ŞEHİRLİ.

- 150 PS güç • 320 Nm tork • All Mode 4x4 • 6 hava yastığı • ABS • EBD
- ESP • Isıtılmalı ön koltuklar • Deri koltuklar • Akıllı anahtar • Park sensörü
- Bluetooth • Yağmur sensörü • Otomatik yanan ön farlar • Çift bölge klima

2.0 lt Dizel otomatik versiyonun ortalama yakıt tüketimi 100 km'de 7,8 lt'dir.*

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

ŞİMDİ 1.5 LT DİZEL SEÇENEĞİ İLE!



SHIFT_expectations



EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERECE

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



Nissan Otomotiv A.Ş.

Yeni Toyota Avensis'in fiyatları açıklandı

Toyota'nın orta sınıftaki temsilcisi Avensis'in yeni nesli satışa sunuldu. Japon markanın Avrupa'daki amiral gemisi olacak Avensis, Toyota'nın Fransa'da bulunan ED2 tasarım stüdyolarında Avrupalı tüketicilerin beklentilerine yönelik dizayn edilmiş. Vibrant Clarity anlayışıyla şekillendirilen yeni Avensis, yerini aldığı modele göre daha güçlü duruş sergiliyor. Yeni Toyota Avensis'in sedan karoserlisinin rüzgar direnç katsayısı 0.28 Cd. Uzunluğu 50 mm artışla 4695 mm olan yeni Avensis'in genişliği 1810 mm, dingil mesafesiye 2700 mm. İç mekanda kalite hissinin yükseltilmesi için çalışılan yeni Avensis'in sürüş dinamiklerinin de eskisine göre geliştirildiği ifade ediliyor. Ülkemizde ilk etapta iki benzinli bir turbodizel motor seçeneğiyle satışa sunulan yeni Toyota Avensis giriş seviyesindeki motor 1.6 benzinli Valvematic. Hacmine göre oldukça iddialı olan bu motor 132 HP güç, 160 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 10.4 saniyede tamamlayan Avensis 1.6 maksimum 200 km/s hıza ulaşabiliyor. 1.6 motorlusu 51.400 TL'den başlayan fiyatla satışa sunulan Avensis 2.0 benzinli 152 HP (81.700 TL) ve 2.0 D-4D 126 HP'lik (79.900 TL) dizel motor seçeneklerine de sahip.



Opel Insignia yola çıkıyor

Opel'in, 2008 İstanbul Otomobil Fuarı'nda ilk gösterimini yaptığı Insignia bir süreden beri bayilerdeydi. 30 Ocak günü basın tanıtımı yapılan Insignia, Vectra'nın yerini almasıyla Opel'de yeni bir dönemin de başladığını işaret ediyor. Basın toplantısında konuşan GM Avrupa Tasarım Bölümü Başkanı Mark Adams, Insignia'nın insanların "Opel" algısını değiştireceğini ve premium hisler veren bir otomobil olduğunu ifade ederken, GM Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik de bu yıl için 2500 adetlik satış hedefleri olduğunu ve segment liderliği için mücadele edeceklerini söyledi. 4.83 metrelik uzunluğuyla sınıfının en büyük otomobillerinden olan Insignia görünüm olarak kesinlikle çok sportif. Özellikle ön kapıdaki girintinin arkaya doğru akan çizgisi Insignia'ya ayrı bir hava kazandırmış. Otomobilin burun yapısına bakıldığında şimşek şeklindeki marka ambleminin değiştiği ve üzerine Opel yazısının nakşedildiği görülüyor. Insignia'da önden çekişin yanı sıra 4x4



Mark Adams

Özcan Keklik

aktarmalı versiyonlarda olacak. Insignia ilk etapta üçü benzinli, ikisi turbodizel olmak üzere (OPC versiyonu Mart ayında Cenevre'de tanıtılacak) 5 motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. 1.6 lt 115 HP'lik versiyonu 50.250 TL başlangıç fiyatına sahip Insignia'da 1.6 Turbo 55.400 TL, 2.8 V6 119.500 TL, 2.0 CDTi 130 HP 69.900 TL ve 2.0 CDTi 160 HP 73.100 TL'lik etiketlere sahip.





Volkswagen Passat CC satışa sunuldu

Doğuş Otomotiv, Passat'ın "Sedan" ve "Variant" modellerinin yanına, coupe karoser tasarımlı ve dört kapılı yeni Passat CC'yi (Comfort Coupe) ekledi. Passat CC, 1.8 TSI 160 HP, 2.0 TSI 200 HP benzinli ve 2.0 TDI 170 HP dizel motor seçenekleriyle ve 42.350 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Bu yeni modelin lansmanı da Türkiye'de bir ilke sahne oldu. Bugüne kadar hep gazeteciler otomobil lansmanlarına giderdik, bu kez otomobil gazeteciye götürüldü. Passat CC'nin lansmanı, Gaziantep'te vatani görevini yapmakta olan Vatan Gazetesi Otomotiv Editörü Mete Tansu'nun yemin törenine denk getirildi ve bu şehirde yapıl-

dı. 2008 yılı Ocak-Kasım dönemi itibarıyla toplam otomobil pazarının yüzde 13'lük dilimini elinde bulunduran orta üst sınıftaki lider konumlarının Passat CC ile daha da pekişeceğini ifade eden Volkswagen Binek Araç Genel Müdürü Vedat Uygun, "Otomobil pazarında yaşanan daralmaya rağmen, Passat'la sınıf liderliğimizi açık ara sürdürme başarısı gösterdik. Sedan otomobillerin baskın olduğu bu segmentte, ailenin üçüncü üyesi Passat CC, coupe bir aracın görünümünü, sedan bir otomobilin konforuyla birleştirerek pazarda konumumuzu daha da güçlendirmemizi sağlayacak" dedi.

Cayenne'de dizel motor seçeneği

Porsche model ailesine 2002 yılında katılan ve markanın satışlarını önemli ölçüde arttıran Cayenne, dizel motor seçeneğine kavuştu. Ülkemizde 94.119 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunulan araçta, 3.0 litrelik V6 turbodizel motor bulunuyor. 240 HP güç üreten motorun maksimum torku 550 Nm. 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi 9.3 lt olarak verilen Porsche Cayenne Dizel, 244 g/km CO2 salınımıyla kardeşlerinden daha çevreci.



Yeni Porsche 911 GT3 Cenevre'yi bekliyor

Porsche, 911 model serisinin ikinci nesline eklediği, öncesine göre daha güçlü, hızlı ve daha gelişmiş Porsche 911 GT3'ü, 3 Mart'ta kapılarını açacak



olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda ilk kez sergileyecek. 911 GT3'ün 6 silindirli motoru, önceki versiyona göre 20 HP'lik artışla 435 HP'ye ulaştı. Motor hacmi de 3.6 lt'den 3.8 lt'ye çıktı. Yeni GT3, 0'dan 100 km/s'ye 4.1 saniyede hızlanıyor, 160 km/s'ye ise 8.2 saniyede erişebiliyor. GT3'ün maksimum hızıysa 312 km/s.



Quattroporte Sport GT S tanıtıldı

Maserati Quattroporte'nin Sport GT S versiyonunun dünya tanıtımı, Detroit Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirildi. 440 HP güç üreten Quattroporte Sport GT S, yüksek performanslı yapısının yanı sıra iç ve dış tasarımındaki ekstra sportif detaylarıyla da dikkatleri üzerine çekiyor. LED'li ve metalik titanyum çerçeveli ön ve arka aydınlatma gruplarına sahip otomobil, daha geniş ve konkav siyah renkli ızgara yapısıyla da farklı bir görünüm sergilemeyi başarıyor. Araçta 4.7 litrelik V8 motor görev yapıyor. S versiyonuna göre 10 HP daha fazla güç üreten 440 HP'lik motor, 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda ediliyor

*SPORTİF SEDAN MASERATI
QUATTROPORTE, DETROIT'TE 440
HP'LİK YENİ BİR SEÇENEĞE KAVUŞTU*

Maranello'ya güneş panelleri

İtalyan üretici Ferrari, çevresel sürdürülebilirlik ve yenilebilir kaynaklar yatırımının bir parçası olarak, Maranello'daki fabrikasının ihtiyacı olan elektrik enerjisini güneş ışığıyla elde etmesini sağlayan fotovoltaik sistemini devreye soktu. Yeni sistem, fabrikanın tüm elektrik ihtiyacını karşılarken, üretim sırasında oluşan karbondioksit emisyonlarının yaklaşık yüzde 30 oranında azaltılmasına da yardımcı olacak. Güneş pilleri sayesinde güneş ışığıyla elektrik enerjisi üretme imkanı sağlayan ve 1075 adet panelden oluşan yeni fotovoltaik sistem, Ferrari'nin elektrikten 210.000 kw/s tasarruf etmesini sağlayacak.



Fiat ve Chrysler'den global işbirliği

Kısa bir süre önce derin bir ekonomik kriz geçiren İtalyan Fiat ile eski Amerikan devi Chrysler (şimdi o derin bir krizde), işbirliğine gideceklerini ve bu yönde bir ön anlaşma imzaladıklarını açıkladılar. Gazetecilere gönderilen açıklamalarda, her şirket kendi sağlayacağı avantajları sıraladı. Sözün özü ise şu: Fiat, Amerikan şirketine ekonomik otomobil üretmenin maharetlerini aktaracak, onunla platformlarını ve teknolojisini paylaşacak. Ayrıca Chrysler'in Kuzey Amerika dışı pazarlardaki varlığını güçlendirecek. Bunun karşılığında da Chrysler hissesinin (değeri yerlerde olsa da) yüzde 35'ine bedelsiz sahip olacak. Öte yandan hisse oranını, ileride yüzde 55'e kadar çıkarma opsiyonu da saklı kalacak. Sonuçta dünyanın devi (Chrysler), 5-6 yıl öncenin krizdeki markasının (Fiat) teknolojisine, yapılanmasına, platformlarına ve know-how'ına muhtaç hale gelebiliyor. Yani bugünün dev otomotiv firmalarının yarın ne durumda olacaklarının garantisi de yok demektir.

Peugeot 3008 Mayıs'ta Türkiye'de

Peugeot'yu kompakt crossover segmentinde temsil edecek olan 3008, Mayıs 2009'dan itibaren Türkiye yollarında olacak. Fiyatı henüz belirlenmeyen 3008 dış tasarım olarak bir Peugeot olduğunu belli etse de aslan ağızlı ızgara formu bu otomobile yumuşatılarak uygulanmış. SUV, MPV ve hatchback kırması olan 3008; 4365 mm'lik uzunluğa, 1865 mm'lik genişliğe ve 1639 mm'lik yüksekliğe sahip. Kolay katlanan koltuklara ve 3 kademeli bagaja sahip 3008 bu sayede değişkenlik meraklılarının ihtiyaçlarını büyük oranda karşılayabilecek. Audi R8'i anımsatan bir kokpite sahip 3008'in iç mekanı son derece sportif. Sanılanın aksine sadece önden çekişli olan (2011'de aileye katılacak HYbrid4 ile 4x4 seçeneği de sunulmuş olacak) 3008'de "Grip Control-Tutunma Kontrolü" adı verilen gelişmiş bir çekiş kontrol ve ESP sistemine yer verilmiş. Mud+Snow tipi lastiklerle donatılmış 3008'de araziden çok piknik ortamlarında ilerleyebilmek mümkün olacak gibi. Grip Control sisteminde kum, kar, standart ve ESP kapalı olmak üzere 4 farklı çekiş programı arasından biri tercih edilerek farklı zemin koşullarına uyum sağlanacak.

3008'de ilk etapta 1.6 HDi 110 HP, 2.0 HDi 150 HP, 2.0 HDi 163 HP, 1.6 VTi 120 HP ve 1.6 THP 150 HP olmak üzere beş motor seçeneği sunulacak.

*3008 MODELİ,
PEUGEOT'YU DAHA
ÖNCE YER ALMADIĞI
BİR SEGMENTTE
TEMSİL EDECEK*





Scenic

Scenic ve Clio'da Cenevre yeniliği

Renault, Cenevre Otomobil Fuarı'nda kompakt MPV Scenic ve Grand Scenic'in yeni görünümüne kavuşan versiyonlarını tanıtmaya hazırlanıyor. Scenic ailesinin motor gamında bir değişiklik beklenmezken burun ve arka kısımların güncellendiği carscoop.blogspot'ta yayınlanan casus resimlerden belli oluyor. Tabi Renault'nun Cenevre'deki tek sürprizi yenilenen Scenic olmayacak. Küçük sınıfta mücadele eden Clio da yeni haliyle, yani Renault'nun Laguna'yla başlattığı yeni tasarım diline uyarlanmış haliyle boy gösterecek.

Clio'nun casus çekimini görmek için

[buraya tıklayın](#)



Grand Scenic

Time Attack başladı

Bu yıl ilk kez düzenlenmeye başlayan Time Attack günleri 18 Ocak'ta start aldı. "Kendinizi ve otomobilinizi pistte tanıyın" sloganıyla harekete başlayan organizasyonun ilk ayağında 3 farklı grupta 70 HP'den 550 HP'ye kadar değişen motor güçlerine sahip otomobillere sahip toplam 30 katılımcı yer aldı. Time Attack Vol 1'in en hızlı ismi Chevrolet Corvette'le katılan Ozan Süzgün (1:00.669) oldu. Süzgün, aynı zamanda Maksi Grup'un da birincisi oldu. İkinciliği 1:00.675'lik derecesiyle Sport Grup'ta Honda S2000 ile yarışan Bora Çiftçi aldı. Peugeot 207 RC ile katılan Mert Yılmaz, hem günün en hızlı üçüncü zamanına (1:02.339) hem de Sport Grup'un ikinciliğine imza atmış oldu. Time Attack'ın ikinci ayağı Şubat ayı içinde gerçekleşecek. Organizasyonla ilgili daha detaylı bilgi almak için www.enhizlisensin.com adresine göz atabilirsiniz.



Yeni Renault Symbol Autobest ödülünü aldı

Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Kıbrıs, Hırvatistan, Makedonya Cumhuriyeti, Yunanistan, Macaristan, Polonya, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye ve Ukrayna gibi gelişmekte olan ülkelere yönelik bir otomobil yarışması olan Autobest ödülüne bu yıl Renault Symbol layık görüldü. Renault Symbol "Autobest 2009" ödülünü toplamda 879 puan ile kazanırken, yeni Ford Fiesta'yı 49 puanla geçmeyi başarmış ve üçüncü seçilen Dacia Sandero'nun 700, yeni Mitsubishi Lancer'ın aldığı 661 puanın ve 530 puanda kalmış olan Chevrolet Aveo'nun da önüne geçti. Bu ödülü 2008'de Fiat Linea kazanmıştı.

**AUTOBEST ÖDÜLÜNÜ ALAN
SYMBOL, TÜRKİYE'NİN EN ÇOK
SATILAN OTOMOBİLİ**



Alfa Romeo'nun yeni CEO'su Cravero

2010 yılında 100'üncü yaşını kutlayacak olan Alfa Romeo'nun CEO'luk görevine Sergio Cravero atandı. Luca De Meo'nun ayrılmasının ardından bu göreve getirilen Cravero, 2005 yılından bu yana Alfa Romeo'nun global pazarlama departmanının başında yer alıyordu. Cravero, 1986 yılından bu yana Fiat Grubu'nun çatısı altında farklı markalarda çeşitli görevlerde bulundu. Fiat Barchetta Spider'ın yanı sıra Fiat ve Lancia'nın küçük sınıf modellerinin geliştirme süreçlerinde bizzat görev alan yönetici, 2001 yılında "Yılın Otomobili" seçilen Alfa 147'nin geliştirilme sürecinde de önemli rol oynamıştı.

Bentley'den çevreci atak

Lüks ve hızlı otomobil üreticileri, değişen dünyada katılan emisyon normlarına uyumlu olabilmek için aynı zamanda çevreci olabilmek zorunda. Otomobillerini 2012 yılına kadar 120 g/km altında CO2 emisyonu yaratacak düzeye getirmeye çalışan Bentley Cenevre Otomobil Fuarı'nda bu yolda attığı önemli bir adım olan biyoyakıtlı çalışan modelini tanıttı. Teknik bilgileri dergi yayına hazırlandığı sırada henüz açıklanmamış olan otomobilin şimdilik bir tane görseli gün ışığına çıktı.



Lassa'da kampanya

Lassa, 31 Mart 2009 tarihine kadar sürecektir kampanyasında üç lastik alana, dördüncüsünü hediye ediyor. Lassa, Bridgestone ve Otopratik mağazalarında geçerli olan kampanyada Axess sahiplerine vade farksız 2-9 taksit de yapılıyor.

**LASSA'DA
3 ALANA 1 BEDAVA**

Hyundai Genesis ABD'de yılın otomobili

Bu yıl 16. defa düzenlenen Kuzey Amerika'da yılın otomobili yarışmasında Hyundai Genesis yılın otomobili seçildi. Kuzey Amerika'nın en önde gelen 50 gazetecisi, Eylül ayından itibaren tanıtılan toplam 50'den fazla 2009 model otomobili değerlendirmeye alarak üç finalist araç belirledi. Gazetecilerin verdiği toplam 500 puanın 189'unu alan Hyundai Genesis, tüm rakiplerini geride bırakarak Kuzey Amerika'da Yılın Otomobili seçildi. Genesis'in 4.6 lt V8 372 HP, 268 HP'lik 3.3 lt ve 290 HP'lik 3.8 lt V6 olmak üzere üç motor seçeneği bulunuyor ve bu otomobilin 2009 yılında Avrupa'da da satışına başlanması planlanıyor.



Satışlar çakıldı

Aralık 2008'deki otomobil satışları, 2007'nin aynı ayına göre yüzde 58 oranında düşüş gösterdi. Aralık ayında toplam 25.879 adet otomobil satılırken, 2008'in tamamında 305.998 adetlik satışa ulaşıldı.

Geçen yılın ilk aylarında moraller iyiydi, çünkü satışlar iyi gidiyordu. Fakat özellikle 2008'in son üç ayı, otomotiv sektörü açısından bir kabusla dönüştü desek yanlış söylemiş olmayız. Sektör 2008'i kötü bir sonla kapattı. 2007'nin sadece Aralık ayında satılan otomobil sayısı ile 2008'in Ekim-Kasım-Aralık döneminde satılan otomobil sayısı aynı. Yani bir başka deyişle 2008'in son üç ayını değerlendirdiğimizde satışların 3'te 2 azaldığını görüyoruz.

2008 Aralık ayında 18.021 adet ithal otomobil satıldı. Aralık ayında ithal markalar arasında 2297 adet satışla Toyota lider oldu. 2282 adet satan Opel'i, 2198 adet satışla Volkswagen, 1996 adet satışla Ford izledi. Aralık ayında 7858 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında lider değişmedi ve 2633 adet satışla Renault en fazla satan marka oldu. Renault'yu Hyundai ve Fiat takip ettiler.

Aralık ayında en fazla satan model Toyota Corolla oldu. Onun ardından Hyundai Accent Era ve Honda Civic Sedan

geldi. Aralık ayı satışlarına göre en çok satan modeller şu şekilde gerçekleşti: B segmentinde Hyundai Accent Era, C segmentinde Toyota Corolla, D segmentinde Volkswagen Passat, E segmentinde Mercedes E Sınıfı, SUV segmentinde Land Rover Freelander, Lüks SUV segmentinde ise Land Rover Range Rover (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2007 (Adet)	2008 (Adet)
Ocak	13.186	18.162
Şubat	17.212	21.196
Mart	24.336	34.147
Nisan	25.204	30.313
Mayıs	29.067	31.477
Haziran	30.126	29.150
Temmuz	28.346	25.530
Ağustos	28.469	26.102
Eylül	27.662	27.053
Ekim	32.569	19.788
Kasım	39.643	17.201
Aralık	61.745	25.879
Toplam	357.465	305.998

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1	Toyota	2297	20.173
2	Opel	2282	24.804
3	Volkswagen	2198	21.136
4	Ford	1996	25.898
5	Dacia	879	5152
6	Peugeot	865	11.752
7	Fiat	625	6488
8	Renault	605	5484
9	Citroen	581	6563
10	Hyundai	579	9583
11	Mercedes-Benz	503	4673
12	Honda	494	5984
13	Audi	478	5484
14	BMW	425	4849
15	Chevrolet	401	5404
16	Land Rover	366	1804
17	Kia	280	7028
18	Nissan	271	4275
19	Mazda	261	856
20	Volvo	180	2452
21	Skoda	178	3625
22	Mitsubishi	176	1902
23	Suzuki	159	2966
24	Subaru	157	2204
25	Seat	152	2938
26	Geely	104	236
27	Daihatsu	71	1151
28	MINI	65	601
29	SsangYong	58	1394
30	Proton	54	1411

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
31	Tata	50	1389
32	Jaguar	37	307
33	IKCO	32	1999
34	Jeep	32	822
35	Dodge	29	540
36	Chrysler	24	356
37	Alfa Romeo	21	303
38	Lancia	17	123
39	Lada	15	620
40	Saab	11	73
41	Porsche	7	154
42	Smart	3	38
43	Maserati	1	17
44	Ferrari	1	17
45	Lamborghini	1	9
46	Chery	0	1744
47	Bentley	0	12
Toplam		18.021	206.793

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1	Renault	2633	40.521
2	Hyundai	1865	10.025
3	Fiat	1666	20.107
4	Honda	1353	14.843
5	Toyota	371	4709
Toplam		7858	99.205



Aralık'ta Accent öne geçti

Hyundai Accent Era, 2008 genelinde tüm modeller arasında ikinci olurken, B segmentinde Aralık ayında en fazla satışa ulaşan model oldu. Yeni Renault Symbol Aralık ayında ikinci oldu. Opel Corsa üçüncülüğü elde ederken, Fiat Albea dördüncü geldi. Yeni ve eski birarada olmak üzere, Ford Fiesta 5'incilikle yetinmek zorunda kaldı.

Lider Uzakdoğu'dan

Toyota Corolla'nın lider olması, teknik özellikler ile güzel tasarım birleşince satışların ne kadar iyi olabileceğini ispatlıyor bize. Honda Civic Sedan bir başka başarılı Uzakdoğulu, ancak Corolla ithal ediliyor Civic ise Türkiye'de üretiliyor. Bu iki modelden sonra Fransız asıllı yerli kimlikle karşımıza çıkan Renault Megane Sedan geliyor. Ardından Fiat Linea ve Ford Focus Sedan, Aralık ayının en fazla satan modelleri olarak dikkat çekiyor.



Passat açık ara önde

Volkswagen Passat, Aralık ayında da D segmentinde açık ara öndeydi. Passat'ın satış adedi (417) neredeyse kendisini takip eden üç modelin toplamı kadar. Bu da diğer markaların, D segmentinde çok iddialı olamadıklarını gösteriyor. Passat'ı Renault Laguna III takip ediyor. Laguna III'ün bu başarısında 1.5 dCi dizel motorun payı fazla. Ford Mondeo'nun satışlarını arttırarak üçüncülüğe yerleştiğini görüyoruz.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1.....	Hyundai Accent Era.....	1660.....	17.438
2.....	Renault Symbol.....	1203.....	17.849
3.....	Opel Corsa.....	1068.....	8980
4.....	Fiat Albea.....	718.....	8109
5.....	Ford Fiesta.....	607.....	8712
6.....	Fiat Grande Punto.....	530.....	5252
7.....	Volkswagen Polo.....	491.....	4040
8.....	Hyundai Getz.....	387.....	6178
9.....	Renault Clio HB.....	332.....	5811
10...	Peugeot 207.....	283.....	3957

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1.....	Toyota Corolla.....	1887.....	15.685
2.....	Honda Civic Sedan.....	1355.....	12.599
3.....	Renault Megane Sedan.....	1013.....	16.208
4.....	Fiat Linea.....	777.....	8717
5.....	Ford Focus Sedan.....	699.....	9111
6.....	Volkswagen Jetta.....	635.....	6612
7.....	Opel Astra Sedan.....	584.....	7477
8.....	Volkswagen Golf.....	561.....	4189
9.....	Opel Astra HB.....	546.....	6122
10...	Ford Focus HB.....	343.....	3122

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1.....	Volkswagen Passat.....	417.....	5227
2.....	Renault Laguna III.....	176.....	2411
3.....	Ford Mondeo.....	169.....	2509
4.....	Mercedes-Benz C Sınıfı.....	152.....	2174
5.....	Audi A4.....	130.....	1277
6.....	BMW 3 Serisi.....	121.....	1201
7.....	Citroen C5.....	118.....	1097
8.....	Toyota Avensis.....	107.....	857
9.....	Honda Accord.....	46.....	859
10...	Peugeot 407.....	43.....	1271



Sınıfın ve liderin adı aynı: E

Türkiye’de makam aracı olarak da kullanılan bir segment olan E segmentinde Mercedes-Benz E Sınıfı Aralık ayında 226 adet satarak açık ara lider oldu. Hem sportif bir otomobil hem de makam aracı olan BMW 5 Serisi ise ikinciliği elde etti. Bu iki modeli, ezeli rakipleri Audi A6 izledi. Zaten Türkiye’de E segmentinin en fazla satan markalar yönetim kurulunda Audi, BMW ve Mercedes-Benz daimi üyeler olarak dikkat çekiyor.

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1	Mercedes-Benz E Sınıfı	226	1000
2	BMW 5 Serisi	95	1303
3	Audi A6	94	1016
4	Volvo S80	17	178
5	Chrysler 300C	9	201

Borusan’dan şok kampanya

Land Rover’ın Türkiye distribütörü Borusan Otomotiv, Aralık ayında çok büyük bir kampanya yaptı. Fiyatlar ciddi miktarlarda düşerken, tüm modellerin satışları ciddi oranlarda yükseldi. Onlardan biri de Freelander modeli. Kasım ayında 8’inci olan Freelander, Aralık ayında 270 adet satışa ulaşarak ayın lideri oldu. Onun arkasından Uzakdoğulu modeller olan Honda CR-V, Chevrolet Captiva ve Kia Sorento geldiler.



SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1	Land Rover Freelander	270	1052
2	Honda CR-V	218	2236
3	Kia Sorento	181	2267
4	Chevrolet Captiva	136	1963
5	Subaru Forester	82	1158
6	Nissan Qashqai	74	1277
7	Daihatsu Terios	58	872
8	Suzuki Grand Vitara	51	1326
9	Hyundai Tucson	42	710
10	Kia Sportage	40	1268



Son dakika atağı

Artık lüks SUV denildiğinde akla Borusan Otomotiv geliyor. Lüks SUV segmentinin ilk beşinde yer alan dört model bu çatı altında satılıyor. Land Rover Range Rover, bu segmentin açık ara lideri. Bu liderlikte, düzenlenen kampanyanın çok büyük etkisi oldu. İkinci model de aynı markanın bir başka başarılı üyesi. Arada Audi Q7 modelini görüyoruz. Aslında fiyat ve özellikleri düşünüldüğünde, Q7 daha başarılı olabilir.

Lüks SUV’lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2008	Ocak Aralık 2008
1	Land Rover Range Rover	58	527
2	Land Rover Discovery	38	225
3	Audi Q7	24	360
4	BMW X5	24	335
5	BMW X6	15	221

Tercih C segmentine kaydı

2007'de en fazla otomobil B segmentinde satılırken, 2008'de tercihler C segmentine kaydı. D segmentinin pastadan aldığı pay da arttı.

Moraller 2007 yılının ilk aylarında kötüydü, çünkü satışlar iyi gitmiyordu. Ancak yılın ikinci yarısında satışlar iyi gidince sektör 2007'yi mutlu sonla tamamlamıştı. 2008 yılındaki satış seyri ise tam tersi bir grafik çizdi. 2008'in başı iyi geçerken sonu kötü oldu. Sektörün ileri gelenleri 2008'in sonunda bu kadar büyük bir düşüş beklemiyorlardı. Evet, biraz düşüş olacağının herkes farkındaydı ancak satışların bıçak gibi kesilmesini kimse tahmin etmemişti.

Satışların düşmesinde en büyük etken dünyanın genelinde var olan ekonomik kriz. Bu krizin bir uzantısı olarak Türkiye'deki bankalar, eskisi gibi kredi vermemeye başladılar. Türkiye'de her 4 otomobilden 3 tanesinin krediyle alındığını düşünürsek, durumun vahameti ortaya çıkıyor. Şu sıralar, kredi başvurularının sadece 3'te 1'ine olumlu cevap veriliyor. Bu da kısa süre önce krediyle 3 otomobil satılıyorsa, şimdi 1 tane satılabildiğini gösteriyor. Bir başka deyişle; satışlar 4 otomobilden 2'ye inmiş oluyor. Bu da ortalama yüzde 50'ye karşılık geliyor. Aralık ayındaki düşüş, peşin alımların da azal-

masıyla yüzde 58 seviyesinde gerçekleşti.

İthal piyasada Ford, yılın tamamında yaptığı 25.898 adet satışla lider oldu. Ford'u sırasıyla Opel, Volkswagen ve Toyota izlediler. Yerli piyasada ise yine Renault birinci olurken, Fiat ikinci, Hyundai ise üçüncü geldi. Model bazında Renault Symbol, eski ve yeni modellerinin satış toplamında, Türkiye'nin en çok satılan otomobili unvanını bir kez daha elde etti. Onu Hyundai Accent Era izledi. Renault Megane Sedan üçüncü olurken, Toyota Corolla dördüncü, Honda Civic Sedan ise beşinci oldu.

2009'un ilk yarısında iyimser bir tablo beklemek yanlış olur. Ancak ekonomik göstergeler iyiye giderse, ayrıca Türkiye açısından önem taşıyan yerel seçim sonuçları siyasi bir krizin habercisi olmazsa satışlar tekrar canlanabilir.



Renault Symbol

2008'de en çok satan 40 otomobil

Sıra	Marka	Segment	2008 satışı
1....	Renault Symbol	B ...	17.849
2....	Hyundai Accent Era	B ...	17.438
3....	Renault Megane Sedan	C ...	16.208
4....	Toyota Corolla	C ...	15.685
5....	Honda Civic Sedan	C ...	12.599
6....	Ford Focus Sedan	C	9111
7....	Opel Corsa	B	8980
8....	Fiat Linea	C	8717
9....	Ford Fiesta	B	8712
10...	Fiat Albea	B	8109
11...	Opel Astra Sedan	C	7477
12...	Volkswagen Jetta	C	6612
13...	Hyundai Getz	B	6178
14...	Opel Astra HB	C	6122
15...	Renault Clio HB	B	5811
16...	Fiat Grande Punto	B	5252
17...	Volkswagen Passat	D	5227
18...	Volkswagen Golf	C	4189
19...	Volkswagen Polo	B	4040
20...	Peugeot 207	B	3957
21...	Ford Focus HB	C	3122
22...	Toyota Yaris	B	2873
23...	Ford Mondeo	D	2509
24...	Honda City	B	2439
25...	Renault Laguna III	D	2411
26...	Fiat Palio	B	2284
27...	Kia Sorento	SUV	2267
28...	Honda CR-V	SUV	2236
29...	Mercedes-Benz C Sınıfı	D	2174
30...	Chevrolet Captiva	SUV	1963

2008'de en çok satan 40 otomobil

Sıra	Marka	Segment	2008 satışı
31...	Seat Leon	C	1761
32...	Kia Cerato	C	1596
33...	Hyundai Matrix	B	1587
34...	Volvo S40	D	1488
35...	Nissan Note	B	1409
36...	Renault Megane HB	C	1406
37...	Skoda Octavia	C	1397
38...	Suzuki Grand Vitara	SUV	1326
39...	Hyundai i30	C	1307
40...	BMW 5 Serisi	E	1303

2007 yılı segmentlere göre oto. satış.

Segment	Satış adedi	Yüzdesi
A-Mini	3047	1
B-Küçük	155.237	43
C-Kompakt	140.716	39
D-Orta	40.524	11
E-Üst Orta	14.101	4
F-Lüks	3840	1

2008 yılı segmentlere göre oto. satış.

Segment	Satış adedi	Yüzdesi
A-Mini	1866	1
B-Küçük	124.164	41
C-Kompakt	126.059	41
D-Orta	38.380	13
E-Üst Orta	12.882	4
F-Lüks	3840	1

Kazananlar ve kaybedenler

Otomotiv sektörü genel anlamda 2008'i kayıpla kapattı. Ancak bu durum, her markanın kaybettiği anlamına gelmiyor. Geçen yıl 8 marka satış adedini arttırırken, 21 markanınsa pastadan aldığı pay yükseldi.

Otomotiv sektörü son üç ayki satışlar açısından 2008'i pek de hatırlamak istemeyecek herhalde. 47 marka arasından sadece 8 marka satışlarını arttırabildi, 35 marka ise satışlarda kayıp yaşadı.

En doğru değerlendirme, pazarın geneline bakarak yapılmalıdır. Yani esas değerlendirmeyi pazar paylarına göre yapmak gerekir. Geçen yıl otomobil satışlarına yüzde 14.4 seviyesinde bir azalma oldu. Eğer bir markanın satışları bu oranın altında bir seviyede azalmışsa, aslında o markanın başarısız olduğundan bahsedemeyiz.

Satışlarını arttıran marka sayısı, tablodan da görüleceği gibi sadece 8. Satış adedi 3'ten 9'a çıkan Lamborghini, bu

Markaların satış adetleri				
Sıra	Marka	2007 satışı	2008 satışı	Değişim (%)
1	Lamborghini	3	9	200
2	Proton	766	1411	84,2
3	Lancia	71	123	73,2
4	Dacia	3688	5152	39,7
5	Mitsubishi	1573	1902	20,9
6	Chevrolet	4963	5404	8,9
7	Hyundai	26.330	28.608	8,6
8	Mercedes-Benz	4640	4673	0,71
9	Geely	0	236	-
10	SsangYong	0	1394	-
11	IKCO	0	1999	-
12	Chery	0	1744	-
13	Subaru	2295	2204	- 4,0
14	Honda	22.102	20.827	- 5,8
15	Nissan	4668	4275	- 8,4
16	Audi	6118	5484	- 10,4
17	Opel	27.761	24.804	- 10,7
18	Volvo	2747	2452	- 10,7
19	Tata	1567	1389	- 11,4
20	Peugeot	13.417	11.752	- 12,5
21	Jeep	950	822	- 13,5
22	Toyota	29.585	24.882	- 15,9
23	Chrysler	427	356	- 16,6
24	Mazda	1029	856	- 16,8
25	Jaguar	374	307	- 17,9
26	Seat	3628	2938	- 19,0
27	Dodge	676	540	- 20,1
28	Land Rover	2259	1804	- 20,1
29	Ford	32.756	25.898	- 20,9

Markaların satış adetleri				
Sıra	Marka	2007 satışı	2008 satışı	Değişim (%)
30...	Volkswagen	26.739	21.136.....	- 21,0
31...	Suzuki	3764	2966.....	- 21,2
32...	Citroen.....	8492	6563.....	- 22,7
33...	Renault.....	59.921	46.005.....	- 23,2
34...	MINI	804	601	- 25,2
35...	Saab.....	98	73.....	- 25,5
36...	Lada	845	620.....	- 26,6
37...	Fiat	36.516	26.595.....	- 27,2
38...	Porsche	213	154.....	- 27,7
39...	Kia.....	10.319	7028.....	- 31,9
40...	BMW	7256	4849.....	- 33,2
41...	Skoda	5465	3625.....	- 33,7
42...	Bentley	19	12.....	- 36,8
43...	Daihatsu	1843	1151.....	- 37,5
44...	Maserati	28	17.....	- 39,3
45...	Ferrari	29	17.....	- 41,4
46...	Smart.....	73	38.....	- 47,9
47...	Alfa Romeo	648	303.....	- 53,2

Lamborghini Gallardo



anlamda en başarılı marka olarak dikkat çekiyor. Ardından 2008 yılında faaliyetlerini daha da arttıran Proton geliyor. Yeni modelleriyle Lancia, makyajlı Logan ve Sandero modeliyle Dacia, yeni Evo X modeliyle Mitsubishi satışlarını arttıran markalardan. Modellerinde LPG'yi öne çıkaran ve Captiva modelinin fiyatını düşürerek satışlarını arttıran Chevrolet, agresif kampanyalarla Hyundai ve Mercedes-Benz, krize rağmen satışlarını arttırmayı başardılar.

Oransal açıdan baktığımız zaman, en başarılı markanın Hyundai olduğunu görüyoruz. Bu konuda ikinci olan Dacia'nın ardından gelen Honda, en başarılı üçüncü marka olarak dikkat çekiyor. Mercedes-Benz'in yanı sıra premium markalardan Audi'nin de pazar payını arttırdığı görülüyor.

Bu kriz ortamında akılcı davranan, gerektiğinde agresif hareket edebilen ve cazip ödeme seçenekleri sunabilen markalar ön plana çıkacaktır. Daha doğrusu, finansal gücü sağlam olan ve bunu müşteri lehine kullanabilen markalar, krizden daha az zararlı kurtulacaktır.

Markaların pazar payları (Yüzde)

Sıra	Marka	2007	2008	Değişim
1....	Hyundai	7,37	9,37	+ 2,00
2....	Dacia	1,03	1,68	+ 0,65
3....	IKCO	0	0,65	+ 0,65
4....	Honda.....	6,18	6,80	+ 0,62
5....	Chery.....	0	0,57	+ 0,57
6....	SsangYong	0	0,45	+ 0,45
7....	Chevrolet.....	1,39	1,77	+ 0,38
8....	Opel	7,76	8,11	+ 0,34
9....	Proton.....	0,21	0,46	+ 0,25
10...	Mercedes-Benz	1,30	1,53	+ 0,23
11...	Mitsubishi	0,44	0,62	+ 0,18
12...	Peugeot.....	3,75	3,84	+ 0,09
13...	Nissan	1,31	1,40	+ 0,09
14...	Audi.....	1,71	1,79	+ 0,08
15...	Subaru.....	0,64	0,72	+ 0,08
16...	Geely.....	0	0,08	+ 0,08
17...	Volvo	0,77	0,80	+ 0,03
18...	Lancia.....	0,02	0,04	+ 0,02
19...	Tata	0,44	0,45	+ 0,01
20...	Jeep	0,270	0,272	+ 0,002
21...	Lamborghini	0,001	0,003	+ 0,002
22...	Bentley	0,005	0,004	- 0,001
23...	Maserati	0,008	0,006	- 0,002
24...	Ferrari	0,008	0,006	- 0,002
25...	Chrysler.....	0,119	0,116	- 0,003
26...	Saab.....	0,027	0,024	- 0,003
27...	Jaguar	0,104	0,100	- 0,004
28...	Smart.....	0,020	0,012	- 0,008
29...	Mazda	0,288	0,280	- 0,008

Markaların pazar payları (Yüzde)

Sıra	Marka	2007	2008	Değişim
30...	Porsche	0,06	0,05	- 0,01
31...	Dodge.....	0,19	0,18	- 0,01
32...	MINI	0,22	0,19	- 0,03
33...	Lada	0,24	0,20	- 0,04
34...	Land Rover.....	0,63	0,59	- 0,04
35...	Seat.....	1,01	0,96	- 0,05
36...	Alfa Romeo	0,18	0,10	- 0,08
37...	Suzuki	1,05	0,97	- 0,08
38...	Daihatsu	0,51	0,37	- 0,14
39...	Toyota.....	8,27	8,13	- 0,14
40...	Citroen.....	2,37	2,14	- 0,23
41...	Skoda	1,53	1,18	- 0,35
42...	BMW	2,03	1,58	- 0,45
43...	Volkswagen	7,48	6,91	- 0,57
44...	Kia.....	2,88	2,29	- 0,59
45...	Ford.....	9,16	8,46	- 0,70
46...	Fiat	10,21	8,69	- 1,52
47...	Renault.....	16,76	15,03	- 1,73

Hyundai i10



HER MEVSİM CABRIO KEYFİ

Mayıs ayında 50'nci doğumgünü kutlayacak olan MINI, yeni Cooper S Cabrio modelini Avusturya'nın Klagenfurt şehrinde tanıttı. "Her zaman üstü açık" sloganıyla lanse edilen otomobil, karla kaplı yollarla çok hoş bir tezat oluşturdu.

Yazı: Emre Anamur
Klagenfurt-Avusturya





OTOMOBİLİ SADECE 15 SANİYEDE COUPE'DEN CABRIO'YA YA DA CABRIO'DAN COUPE'YE ÇEVİRMEK MÜMKÜN

BMW Grubu çatısı altında 2002 yılında yeniden hayat bulan MINI, ikinci jenerasyon cabrio modelinin lansmanı için, hem Ocak ayını hem de karla kaplı Alpler'in eteklerine kurulu Klagenfurt şehrini seçti. Bu durum, ilk bakışta biraz yadırganabilir. Üstü açık bir model ve kar-soğuk. Tam da bu noktada MINI yetkililerinin iddiası imdada yetişiyor: “Her zaman üstü açık”. Markanın hazırlattığı tüm tanıtım dosyalarında, reklam filmlerinde, ilanlarda bu slogana vurgu yapılıyor. Hatta direksiyonun arka tarafına, araçla kaç saat üstü açık yol kat ettiğinizi gösteren bir gösterge bile eklenmiş. Tüm bunlar; MINI'nin hedef kitleleriyle, yarattığı tarzla ve ortaya koyduğu yaşam stiliyle birebir örtüşüyor bence. Ayrıca şöyle bir gerçekle de karşı karşıyayız: Dünyada kişi başına en fazla dondurma tüketilen ülke İsveç, en fazla çorba içen insanlarsa Meksikalılar. İsveç'te yılın büyük bir bölümünün karlar

altında geçtiğini, Meksika'da ise çok sıcak bir iklimin hüküm sürdüğünü hatırlatmama gerek yoktur herhalde.

Stil sahibi bir otomobil

MINI, daha ilk jenerasyonda yakalamış olduğu stili, detaylardaki bazı dokunuşlar haricinde koruyor. Yeni Cooper S Cabrio'ya daha kaslı bir görünüm hakim. Gövde sertliği yüzde 10 oranında artırılırken ağırlık 10 kg azaltılmış. Tek parça takla barı, gövde içine entegre edilmiş. Bu sayede sürücünün arka görüşünü engellemiyor. Otomobilin bagaj hacminde de bazı iyileştirmeler yapılmış. Bagaj; tavan ve koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 125, 170 ve 660 litrelik yükleme hacmine sahip olunabiliyor. Bu değerler, ilk jenerasyona göre sırasıyla, 5 lt, 5 lt ve 55 lt daha fazla. Yeni bagaj kapağı da yüklemeyi kolaylaştıran bir yapıya sahip. Otomobilin elektro hidrolik mekanizmaya sahip tava-





TAVANIN NE KADAR SÜRE AÇIK KALDIĞI, YENİ GÖSTERGEDEN OKUNABİLİYOR. ÇİFT AÇILIMLI BAGAJ KAPAĞI FONKSİYONEL. EKSTRA TORPİDO İŞLEVSELLİĞİ ARTTIRIYOR. TAVAN MEKANİZMASININ KUMANDASI, DİKİZ AYNASININ ÖNÜNDE

nı, araç dururken ya da 30 km/s'den düşük bir hızda giderken 15 saniye gibi kısa bir sürede açılabilir. Kapama işleminin süresi de aynı.

İç mekanda yeni bir gösterge

Yeni Cooper S Cabrio'nun iç mekanına girdiğinizde, ilk gözünüze çarpan, direksiyonun arkasındaki devir göstergesinin sol tarafına eklenen küçük yuvarlak gösterge oluyor. "Always Open Timer" olarak adlandırılan bu birim, sizin aracı üstü açık olarak kullandığınız süreyi tutuyor ve size bildiriyor. İleride, cabrio karoserli MINI sahipleri arasında rekabeti bile yapılabilecek

olan bu süre, bence aracın hakkını ne kadar verdiğiniz gösteren güzel bir buluş. Kimbilir, belki ileride bu tür bir göstergeyi, arazi araçlarında da görürüz. Böylece araçlarını sadece asfaltta kullanan 4x4 sahiplerinin foyaları da ortaya çıkar. İlk jenerasyonun genel hatlarının korunduğu kokpitte, tavan açma-kapama işlemi, dikiz aynası bölgesine yerleştirilen bir buton aracılığıyla zahmetsizce yapılıyor. İç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi, premium marka imajını karşılıyor. Yeni jenerasyonda eklenen ikinci torpido gözü, hem gizli olması hem de işlevselliği bakımından övgüyü hak ediyor.

Devirli kullanımı seviyor

Cooper S Cabrio'da, 1.6 litrelik, 4 silindirli, benzinli motor görev yapıyor. Turbo sayesinde 5500 d/d'de 175 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 1600-5000 d/d'de aralığında 240 (overboost'la 260). 6 ileri manuel şanzımana sahip araç, kullanıcısına 222 km/s'lik maksimum hız ve 7.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sunuyor. Otomobilin 100 km'de ortalama tüketim değeri ise 6.4 litre. Özellikle 2'nci ve 3'üncü viteslerin sonunda kışkırtıcı bir ses çıkaran motor, sürücüyü devirli ve performanslı kullanmaya teşvik ediyor. Gazdan ayağınızı çektiğinizde egzozdan



gelen ses ise tarifi zor bir zevk veriyor.

Go-kart hissi devam ediyor

MINI model ailesinin, özellikle hatchback karoserde sağladığı go-kart sürüş zevki, yeni jenerasyon cabrio karoserde de devam ediyor. Yere yakın karoser, sert süspansiyon sistemi ve köşelere yerleştirilmiş tekerlekler ve performanslı motor

sayesinde, özellikle de bol virajlı dağ yollarında, maksimum sürüş zevki yaşıyorsunuz. Başarılı yol tutuş, motor-şanzıman uyumu ve zevk veren motor sesi, sizi Monte-Carlo Rallisi'nde hissettirebilir. Lansmanda kullanılan tüm otomobillerde kış lastiği takılıydı (Aaltonen'ininde çivili), hem bunu hem de trafikteki diğer araçlarda da kış lastiği takılı olduğunu bilmek (kış aylarında kış lastiği kullanmak yasal zorunluluk, eğer aracınızda takılı değilse ve kaza yaparsanız sigorta masrafları karşılamıyor) güvenlik açısından son derece önemli.

Nisan'da satışa sunulacak

BMW Grubu çatısı altında yer alan MINI, son aylarında büyük ekonomik krizin

başlamasına denk gelen 2008 yılı toplamında, dünya genelinde 232.000 adet satılmış. Bu da 2007'ye göre yüzde 4.3'lük bir artışı ifade ediyor. MINI'nin en büyük pazarı olan ABD'de satılan 54.000 otomobilin anlamı ise, bir önceki yıla göre yüzde 28.5'lik artış. Artık ikinci jenerasyonuna kavuşan cabrio versiyonun ilk nesil toplam satışı ise 164.000 adet. İkinci jenerasyon cabrio model, Türkiye'de Nisan ayında satışa sunulacak. Cooper Cabrio'nun fiyatının 27.000 Euro'dan başlaması planlanıyor. Bu fiyat, son dönemde önemli oranda artan döviz kuru nedeniyle, MINI müşterileri için biraz fazla gelebilir. Ama onlar, bu paraya sadece bir otomobil değil, aynı zamanda bir yaşam tarzı satın aldıklarını çok iyi biliyorlar.



Aaltonen, Cooper S'le buzda dans etti

MINI Cooper S Cabrio lansmanı için özel hazırlanmış kar ve buzla kaplı parkurda, "Ralli Profesörü" lakaplı Fin pilot Rauno Aaltonen'in yanına binme fırsatını elde ettim. 1938 doğumlu, evli ve iki çocuklu Aaltonen'in birçok başarı ve dereceyle dolu kariyerinde Avrupa Ralli Şampiyonluğu (1965), Finlandiya Ralli Şampiyonluğu (1961 ve 1965) ve Monte-Carlo'da birincilik de (1967) bulunuyor. Sürüş sırasında bana İstanbul'a geldiğini ve şehre hayran kaldığını anlatan Aaltonen, ilerlemiş yaşına rağmen, reflekslerinden hiçbir şey kaybetmediğini ortaya koydu. Çevre sakinleri de, parkurun etrafına toplanarak, buz üstünde araç kullanmayı, güzel bir kadınla dans etmeye benzeten efsane pilotu meraklı bakışlarla seyrettiler.



MINI Cooper S Cabrio

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maks. güç: 175 HP @ 5500 d/d
 Maks. tork: ... 240 (260) Nm @ 1600-5000 d/d (overboost)
 Maks. hız: 222 km/s
 0-100 km/s: 7.4 sn
 Boyutlar (uz/gen/yük): 3714 / 1683 / 1414 mm
 Bagaj hacmi: 125-170-660 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.1 / 5.4 / 6.4 lt/100 km
 Satış başlangıcı: Nisan 2009
 Baz fiyat (Cooper için planlanan): 27.000 Euro

- ➕ Tasarım, sürüş zevki, performans, yol tutuş
- ➖ Fiyat, tavan kapalıyken arka görüş

ARTIK SADECE ŞEHİRLİ DEĞİL



Avrupa'da 2002 yılında yollara çıktığında fonksiyonel bir şehir otomobili olarak dikkat çeken Jazz, ikinci jenerasyonunda artan boyutları ve güçlenen motoruyla artık uzun yolculuklara da uygun.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Japon üretici Honda'nın küçük sınıftaki başarılı modeli Jazz, ikinci jenerasyonu yollarda. Japonya'da Fit adıyla satılan ve Avrupa yollarına ilk kez 2002'de çıkan otomobil, gördüğü ilgi sonucunda 2006 yılında ABD pazarına da girdi. İlk jenerasyonunda fonksiyonel kullanım özellikleri, düşük yakıt tüketimi, iç mekan genişliği ve sınıfına göre büyük bagajıyla beğeni toplayan otomobil, yeni versiyonunda daha uzun ve geniş bir karosere, bunun yanında daha güçlü bir motora sahip. Tasarım ve fonksiyonellik anlamında ise, zaten başarılı olan özellikler genel anlamda korunmuş.

Daha uzun ve daha geniş

Yaklaşık iki yıl Honda Jazz (ilk jenerasyon-makyaj öncesi) kullanmış biri olarak, doğal olarak, eskisi ile yenisini karşılaştırma konusunda, kendimi diğer gazeteci arkadaşlardan daha yetkin görüyorum. Yeni Jazz'da, daha rakamlara bakmadan,



KLİMA KUMANDALARI DAĞINIK YERLEŞİMİYLE ALIŞKANLIK GEREKTİRİYOR. ÜSTELİK EKRANI DA IŞIK YANSIYINCA ZOR OKUNUYOR. BİRÇOK EŞYA GÖZÜ VAR



ilk bakışta anlaşılan bir uzunluk artışı var (+55 mm). Genişlik için de aynı durum söz konusu (+20 mm). Öte yandan dingil mesafesi de 50 mm artmış. Ancak bu artışların, iç mekana yansımaları kolay anlaşılmıyor, çünkü zaten ilk Jazz'da da geniş ve sorunsuz bir iç mekan sunuluyordu. 399 litrelik bagaj hacmi ise, neredeyse kompakt sınıf seviyesinde. Dış tasarımda dikkat çeken yenilikler arasında; yeni far ve stopları, sinyal lambalarına kavuşan dış dikiz aynalarını, arka camın bitiş noktasına yerleştirilen siyah kaplamayı, ön-yan kelebek camının farklı boyut ve tasarımını sıralayabiliriz.

"Küçük dev araç" özellikleri

Yeni Jazz, eskiden olduğu gibi fonksiyonellikte rakiplerinin önünde olan bir iç mekan sunuyor. Öyle ki; pazardaki hiçbir rakibinin bagajında dümdüz zemin elde edilemiyor, arka koltuk minderleri dik bir biçimde yukarı kalkıp sabitlenemiyor, arka



koltuk sırasında zemin dümdüz değil ve bu kadar çok eşya gözü ve bardaklık yok. Tüm bu özellikler, Jazz'ı küçük dış boyutlarından beklenmeyen bir iç mekan sunan çok pratik bir araç yapıyor. Ancak eski bir Jazz kullanıcısı olarak, kabindeki malzeme kalitesinin eskiye oranla biraz azaldığını belirtmeliyim. Hemen hemen her yerde kullanılan sert plastik, örneğin uzun yolda uzun süre diziniz temas ederse acıtacak cinsten. Markanın diğer modellerinden tanıdığımız yeni direksiyon simidi, hem tasarım hem de kullanım açısından



başarılı. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Göstergeler sade tasarımı ve okunaklı. Sadece dijital klimanın yuvarlak göstergesinde, güneş yansımaya bağlı olarak zor okunma sorunu var. Büyük ön ve yan camlar sayesinde ölü noktalar minimum seviyede.

Motor artık 100 HP

Yeni Jazz, Türkiye'de sadece 1339 cc'lik i-VTEC benzinli motorla satılıyor. Nedenini anlamak zor ama bu motor, yurtdışında 1.3, Türkiye'de ise 1.4 olarak kısaltılıyor. Bilindiği gibi eskiden Jazz'da 1338 cc hacminde, i-DSI kodlu, silindir başına 2 supaplı, çift bujili, 84 HP güç ve 119 Nm tork üreten bir motor bulunuyordu. Şimdi bu motor, yerini 100 HP güç ve 127 Nm torka sahip 16 supaplı i-VTEC'e bıraktı. Standart donanımda 5 ileri manuel şanzıman sunan yeni Jazz'ın otomatik şanzıman seçeneği de eskisinden farklı: CVT şanzıman yerine artık 6 kademeli i-Shift seçeneği sunuluyor. Fun+ olarak ad-



landırılan yüksek donanımlı test aracımızda 5 ileri manuel şanzıman bulunuyordu. Yeni Jazz, manuel şanzımanla 0-100 km/s hızlanmasını 11.9 saniyede tamamlıyor. Aracın maksimum hızı ise 182 km/s. Jazz, fabrika verilerine göre; 100 km'de şehir içinde 6.6 lt, şehir dışında 4.8 lt ve ortalama 5.5 lt yakıt tüketiyor.

Şehir dışına kaçtık

Eski Jazz, tam bir şehir otomobiliydi. Yeni Jazz ise bizce öyle değil. Artan boyutları, eskisinden daha yüksek gücü ve torku sayesinde artık onunla uzun seyahatlere çıkmak da mümkün. e-otodergi olarak, rakiplerimizden farklı olarak, yeni Jazz'ı şehirlerarası yollarda kullandık. İstanbul'dan hareketle Çanakkale'ye gidip geldiğimiz bu parkurda, yeni Jazz'ın gerek rampa çıkışlarda, gerek sollamalarda, gerekse yüksek hızda sınıfına göre son derece başarılı bir araç olduğunu gözlemledik. Motor, şehir içi kullanımda neredeyse hiç ses çıkarmazken, yüksek hızda "ben



*BENZİNLİ MOTORA SAHİP
BİR OTOMOBİLDE ELDE
EDİLEN 5.4 LT / 100
KM'LİK TÜKETİM DEĞERİ
ETKİLEYİCİ*



buradayım” demeye başladı ama düşük yakıt tüketimiyle bizi sevindirdi. Fotoğraftaki yol bilgisayarı verisinde de gördüğünüz gibi, uzun yolda 5.4 lt/100 km’lik bir tüketim değeri elde ettik. Ayrıntıları merak edenler için, aracı ağırlıklı olarak 80-120 km/s hız aralığında ve klima açık şekilde kullandığımızı da belirtelim. Kullanım sırasında yeni Jazz’ın iki olumsuz özelliği öne çıktı. Birincisi sert süspansiyon nedeniyle bozuk yollarda iç mekana yansıyan sarsıntılar, ikincisi ise sürücünün sağ ve sol dizlerine denk gelen sert plastikli bölgelerin bir süre sonra acı vermesi. Şehir içinde olduğu kadar uzun yollarda da kullanılabilecek bir otomobil haline gelen yeni Jazz’ın düşük yakıt tüketmesindeki önemli bir etken de, devir göstergesinin içine yerleştirilen ve sürücüyü vites büyütmesi ya da küçültmesi gerektiği konusunda uyarı sistem. Eğer elektronik beynin uyarılarına uyar ve onun tavsiye ettiği devirlerde vites değiştirirseniz, cebiniz bundan olumlu yönde etkileniyor. Yüksek ve dar karoseri



**DEĞİŞKEN KOLTUK SİSTEMİ FARKLI
EBATTA EŞYALARIN TAŞINMASINI
KOLAYLAŞTIRIYOR. SERT SÜSPANSİYON
TEMİZ ASFALTTA SORUN YARATMASA
DA BOZUK ZEMİNDE YORGUNLUK
VEREBİLİYOR**

nedeniyle yan rüzgarlardan fazlaca etkilenen Jazz, sert süspansiyona rağmen virajlara hızlı girilecek bir araç değil. Bizden size tavsiye, uzun yolda en sevdiğiniz şarkıları USB’ye takın, hız sabitleyiciyi de 90 km/s’ye ayarlayın ve yolun tadını çıkarın.

Fiyatı yüksek kalıyor

Yeni Jazz’da tek motor seçeneği ve iki farklı donanım sunuluyor (Joy+ ve Fun+). Otomobilin baz fiyatı (Joy+ ve 5 ileri manuel şanzıman) 30.300 TL. Bizim test aracımızın fiyatı ise 32.800 TL’ye kadar çıkıyor. Elbette Jazz’ın donanımı hayli zengin, ama bir üst sınıftaki araçlara yakın olan fiyatı (örneğin Renault Megane 28.400 TL, Opel Astra 31.283 TL baz fiyatla satılıyor), karar verme aşamasında olan tüketicileri düşündürülebilir.

Honda Jazz 1.4 Fun+

Fabrika verileri

Motor:	1339 cc, 4 silindirli, 16V, i-VTEC
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maks. güç:	100 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	127 Nm @ 4800 d/d
Maks. hız:	182 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	3900 / 1695 / 1525 mm
Bagaj hacmi:	399 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.6 / 4.8 / 5.5 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	32.800 YTL

- ➕ Geniş iç mekan, düşük yakıt tüketimi, fonksiyonellik
- ➖ Sert süspansiyon, iç mekandaki sert plastik, yüksek fiyat

UYGUN FİYATA MAKSİMUM KONFOR



Makyajla birlikte 10 HP daha fazla güce, daha Avrupalı bir görünüme ve iç mekanda daha yüksek malzeme kalitesine kavuşan Sonata, orta sınıfta uygun fiyatıyla öne çıkan önemli bir seçenek.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Hyundai'yi 1988 yılından bu yana orta sınıfta temsil eden Sonata'nın makyajlı versiyonu, ülkemizde 2009 model yılının başında satışa sunuldu. Otomobilde "Select", "Select H-Matic", "Style H-Matic" ve "Style Plus H-Matic" donanım seçenekleri bulunuyor. Zengin donanımıyla dikkat çeken ve lansman günlerinde 63.500 YTL'ye satılan Sonata 2.0 CRDi VGT Style Plus H-Matic, kriz döneminde artan rekabet sonucu bugün 57.750 TL'lik fiyat etiketine sahip. Bu da Sonata'yı, orta sınıfta araç almak isteyenler için cazip seçeneklerden biri haline getiriyor.

Sade ve ağırbaşlı tasarlanmış

Sonata, olması gerektiği gibi, ağırbaşlı bir dış tasarıma sahip. Sade ama modern bu tasarımın ana öğelerini; daha büyük ön ızgara, yeni farlar, yeni jantlar ve tamponlardaki krom çıtalar oluşturuyor. Ön ve arka tasarımlarda, özellikle de farlar ile stop lambalarının benzer çizgisiyle yaratılan bütünlük göze hoş geliyor. 4800 mm uzunluğa, 1832 mm genişliğe ve 1475 mm yüksekliğe sahip Sonata, bu dış boyutlarla geniş ve ferah bir iç mekanı garantiliyor. 2700 mm dingil mesafesi bulunan otomo-



bil, kullanıcısına 523 litrelik bir bagaj hacmi sunuyor.

İç mekanda kalite artışı var

Sonata'nın iç mekanına geçtiğinizde; malzeme ve işçilik kalitesi yeterli, ergonomik açıdan başarılı, zengin donanımı sayesinde konforlu ve çeşitli eşya gözleri sayesinde fonksiyonel bir otomobille karşılaşıyorsunuz. Direksiyonun ve vites kolunun bir kısmında, kapı içlerinde ve torpidonun üst kısmında şerit halinde yer verilen ahşap kaplamalar, bu sınıfta yer alan otomobillerde talep edilen özellikler



arasında yer alıyor. Ama cam açma-kapama düğmelerinin yer aldığı bölgede ahşap ve iç mekandaki kapı kollarında krom kullanımı beklerdik. Rahat okunan gösterge tablosunun mavi aydınlatması, iç mekana hoş bir atmosfer sağlıyor. Kol dayamanın içine yerleştirilen AUX, iPod ve USB girişleri, orta konsoldaki radyo-CD-MP3 çalarının pabucunu dama atıyor. Yol bilgisayarı verilerine ulaşmayı sağlayan "trip" butonu, neredeyse her Hyundai modelinde olduğu gibi direksiyon tarafından perdeleniyor. Direksiyonun sol tarafına yerleştirilen far yükseklik ayarı, sis farı, ESP ve reosta

ERGONOMİSİ BAŞARILI İÇ MEKAN, SAHİP OLDUĞU KAPAKLI-KAPAKSIZ EŞYA GÖZLERİYLE UFAK TEFEK EŞYASI ÇOK OLAN KİŞİLERİN İHTİYACINI FAZLACA KARŞILAYACAKTIR



kumandaları ise kolay kullanıma sahip. Kontakt anahtarı deliğindeki dairesel aydınlatma, karanlık ortamlarda anahtar deliğinin kolayca görülmesi açısından şık bir ayrıntı. Ama bagajı kapatırken ellerin kirlenmemesini sağlayan bagaj içi tutamak, ondan daha gerekli olmasına rağmen düşünülmemiş.

Motor 10 HP daha güçlü

Sonata'daki makyaj operasyonu, kendini sadece görsel anlamda ve malzeme kalitesinde değil, kaputun altında da hissettiriyor. 2.0 litrelik, 16 supaplı CRDi turbodizel motor, eskisine göre 10 HP daha güçlü. Sadece 4 kademeye yetinen bir otomatik şanzımanı (H-Matic) bulunan otomobilin motoru, 3800 d/d'de 150 HP güç ve 2500 d/d'de 305 Nm tork üretiyor. Bu motor, araca 203 km/s maksimum hız ve 11.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Sonata'nın 100 km'de ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 7.0 litre.

Sürüş özellikleri konfor öncelikli

Makyaj öncesindeki Sonata'yı bir hatırlayalım. Kaymak asfalt üstünde bile yaylana yaylana gittiğiniz, yumuşacık süspansiyon sistemiyle kendinizi Amerikalı hissettiğiniz bir makam aracıydı. Makyajla birlikte biraz (ama tam değil) Avrupalılaştırılan otomobil, eskisinden daha sert ama yine de yumuşak ve konforlu bir araç. Virajlarda artık kendinden daha emin, ama yine de yüksek hızla korkusuzca viraj içine dalınacak türden bir otomobil değil. Zaten Sonata'nın amacı da bu değil. Alt devirlerde biraz isteksiz davranan motor, yüksek hızlara çıkıldıkça kendine geliyor ve özellikle boş-uzun yollarda keyifli bir sürüş vaat ediyor. Motor, yol, lastik ve rüzgar sesleri, başarılı izolasyon sayesinde iç mekana rahatsızlık vermiyor. Fren mesafesi başarılı ama hissiyatı zayıf olan Sonata, çoğunluğu İstanbul şehiriçi olmak üzere yaklaşık 500 km'lik kullanımımız boyunca ortalama 10.2 lt/100 km yakıt tüketti.

Cazip bir seçenek

Hyundai Sonata, yazı boyunca saydığımız ve çoğunluğu olumlu olan özelliklerinin yanında, satışa sunulduğu 5-6 ay öncesine göre daha düşük olan fiyatıyla öne çıkıyor. Hyundai tarafından sunulan 5 yıl/100.000 km'lik mekanik garantisi de Sonata'nın avantajları arasında yer alıyor.



Hyundai Sonata 2.0 CRDi VGT Style Plus H-Matic

Fabrika verileri

Motor:	1991 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maks. güç:	150 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	305 Nm @ 2500 d/d
Maks. hız:	203 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4800 / 1832 / 1475 mm
Bagaj hacmi:	523 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.7 / 5.4 / 7.0 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	57.750 YTL

- + Fiyat-donanım oranı, konfor, uygun fiyat, garanti süresi
- Fren hissiyatı, düşük hızda isteksiz motor

MAKYAJIN
ETKİLERİ ARKA
TARAFTA,
ÖN TARAFA
GÖRE DAHA AZ
BELİRGİN

FİYATI, BOYUNU AŞIYOR

Motoru aynı kalsa da, Mercedes'in kompakt MPV'si makyajla birlikte teknolojik yeniliklere kavuşmuş. Ama fiyatı sunduğu özelliklere göre biraz fazla.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



KALİTE HİSSİ İYİ SEVİYEDE. EŞYA GÖZLERİ YETERSİZ VE KULLANIŞSIZ

Mercedes'in "Compact Sports Tourer" olarak tanımladığı B Sınıfı, ilk defa 2002 yılında konsept olarak tanıtılmıştı. Kompakt MPV sınıfında yer alan bu aracın seri üretim versiyonuysa 2005 Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenmişti. Geçen zaman içinde 350.000 adetlik satış rakamına ulaşan B Sınıfı, 2008 yılı Mayıs'ında makyajlandı.

Günümüz insanının bir otomobilden beklentileri oldukça fazla. İç mekan ge-

nişliği, kullanışlılık, güvenlik, şık tasarım, sürüş zevki ve performans. Tamam, sürüş zevki bu otomobilde fazla değil ama üretisinin iddiası bu yönde. Mercedes'in bu farklı beklentileri karşılamak için A Sınıfı'ndan geliştirdiği araç olan B Sınıfı, tıpkı A Sınıfı gibi sandviç konseptine sadık kalınarak tasarlanmış. B Sınıfı makyajlanmış olsa da bunu ilk bakışta anlayabilmek mümkün değil. Dış tasarımda radyatör ızgarası, stop lambaları, ön ve arka tamponlar yenilenen parçalar arasında.

Minimal makyaj

Sürücü koltuğuna geçildiğinde ilk fark edilen yüksek oturma pozisyonu oluyor. Rahat sürücü koltuğunda yükseklik ayarı, direksiyonda da yükseklik ve derinlik ayarı bulunmasına rağmen ideal sürüş pozisyonunu bulmak biraz zaman alabiliyor. İlk anda alışması zor gibi gelen bu oturma pozisyonu sandviç karoser anlayışının doğal bir sonucu. Bu sayede yol daha iyi takip edilebildiği gibi, diğer otomobillerin yandan çarpmaları sonucunda meydana

gelebilecek yaralanmalardan minimum derecede etkileniliyor. Makyajın iç mekandaki etkileri de minimal seviyede. Döşeme kumaşları ve müzik sistemi yenilenmiş. Bu otomobilin en etkileyici yönü arka koltuklarındaki cömert diz ve baş mesafesi. Öyle ki arka koltuklardaki diz mesafesinin neredeyse S Sınıfı kadar olduğunu söyleyebiliriz. İç mekanla ilgili eleştirilebilecek noktalar da yok değil. Bunlardan birisi eşya gözü sayısının yetersizliği, ikincisi de MPV'lerde aranan bir özellik olan değiş-

ken koltuk sistemi. Neyse ki koltuklar kolayca katlanıyor ve düz bir yükleme zemini elde edilebiliyor.

2 litre, 109 HP

Önceki yıllarda Mercedes'lerin sonlarında yer alan sayılar, otomobilin motor hacmini belirtmek için kullanılırdı. Buna göre sonu 200'le biten bir Mercedes'in silindir hacmi 2.0 lt, 180 ile bitenin de 1.8 lt olurdu. Fakat bu durum günümüz Mercedes'leri için geçerli değil. Test aracımız olan B180 CDI'da sanılanın aksine 2.0 litrelik bir motor bulunuyor. B180 CDI'da 109 HP güç üreten bu motorun gücü yenileştirme operasyonundan sonra da aynı kalmış. Günümüzde bu gücün 1.6 dizel motorlardan alındığını düşünürsek hacim-güç oranının pek başarılı olmadığı ortaya çıkıyor. Performanssa orta karar. Tabi aynı silindir hacmine sahip 140 HP'lik B 200 CDI'ında olduğunu not düşmemiz gerek. Mercedes'e yakışmayacak denli gürültücü olan bu motorun maksimum torku olan 250 Nm'yi 1600-2600 d/d aralığında vermesi olumlu bir özellik. Autotronic adlı sürekli değişken oranlı şanzımanla kombine edilen bu motor kullanım sırasında performanslı his vermese de ekonomik olduğu bir gerçek. Konfor konusunda beklentileri karşılayabilen otomobilin yol tutuşu da, yüksek yapısına rağmen başarılı. Burada süspansiyon sisteminden bahsetmekte fayda var, özellikle de yarım



ay şeklindeki parabolik arka aks ve adaptif amortisörlerden. Parabolik arka aks, otomobilin düz gidiş stabilitesini ve virajlarda yana yatma eğilimini azaltıyor. Selective olarak adlandırılan adaptif amortisörlerse; yumuşak fakat konforlu- sert fakat daha iyi yol tutan amortisör ikileminden yola çıkılarak tasarlanmış. Tamamen mekanik olan bu sistemde amortisörlerin sertlikleri hidromekanik olarak ayarlanıyor. Bu sistemde amortisör sistemi içinde yer alan by-pass supapı yağın akışını ayarlayarak amortisörün sertliğini değiştiriyor.

Sonuç

Motor gürültüsünü bir kenara koyarsak; B 180 CDI şık, rahat, kolay kullanımlı, ekonomik tüketimli ve geniş iç hacimli gibi bir çok tanımı hak eden bir araç. Ama sadece bu fiyat etiketini hak edecek kadar da değil. B 180 CDI, Mercedes için ucuz, ait olduğu sınıf için pahalı bir otomobil.



Mercedes B 180 CDI

Fabrika verileri

Motor:	1991 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel
Maks. güç:	109 HP @ 4200 d/d
Maks. tork:	250 Nm @ 1600-2600 d/d
Maks. hız:	178 km/s
0-100 km/s:	11.8 sn
Boyutlar (u/ g /y) :	4270 / 1777 / 1604 mm
Boş ağırlık:	1470 kg
Bagaj hacmi:	544 / 2245 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	5.1 / 5.8 / 7.1 lt/100 km
Baz fiyat:	41.093 Euro

➕ Geniş iç hacim, frenler

➖ Gürültülü motor, fiyat-performans

544 LİTRELİK
BAGAJ, ARKA
KOLTUKLAR
YATIRILINCA
2245 LİTRE
OLUYOR

Bilmeyen
kullanmasın

Bedava vale
baldan tatlıdır

Eskiden usta
şoförler kendilerini
park yerinde ve
yokuşlarda belli
ederdi. Şimdi park
etmeyi bilmeden
otomobil kullanıyoruz
diyorlar.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni teknolojileri
incelemeyi seven ve
eğer bir işe yarıyorsa
destekleyen bir
adam olarak,
Mercedes'in Aktif
Park Yardımcısı'nı
kullandım. İşe yaradı
mı yaradı, o zaman
ben bu sistemin
destekçisiyim.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Son dönemde otomobil teknolojisinde inanılmaz gelişmeler olduğu bir gerçek. Hatta bunlardan ikisine sahip otomobilleri bu sayımızda bulabilirsiniz. Bunlardan birisi kendi kendine fren yapan Volvo, diğeriye kendi kendine park eden Mercedes-Benz B 180 CDI.

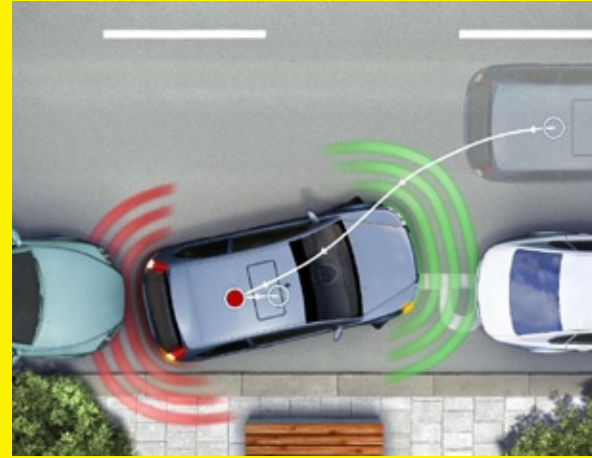
Bu sayfalardaki konumuzsa kendi kendine park eden Mercedes-Benz B 180 CDI. Ülkemizde satılan otomobiller içinde ilk kez VW Touran'da görülen bu özellik şimdi bu küçük Mercedes'te de var.

Evet, eminim ki kadın okuyucularımız ve teknoloji meraklılarımız "vay süper" diye akıllarından geçiriyor. Hatta Emre Anamur da bunlardan sadece biri. Peki gerçekten de öyle mi? Aslında buna benzer bir araştırmayı Car dergisinde yazı işleri müdürüyken VW Touran'la ve Digital Life dergisinin o dönemki editörlerinden Çiğdem Karayel ile "Kadın mı? Erkek mi? Teknoloji mi?" başlığıyla yapmıştım. Sonuçta hem VW Touran'dan, hem de Çiğ-

1 - Gözüm kapalı ilk park denemesi başarısızlıkla sonuçlanıyor. Mercedes'in burnu Fiorino'ya değmek üzere. Vazgeçmek yok!

SİSTEM NASIL ÇALIŞIYOR?

- Bosch tarafından geliştirilen sistem, 36 km/s hıza kadar her zaman aktif. Siz yolda ilerlerken sürekli çalışıyor.
- Ön tamponun sağ ve sol yanlarında bulunan iki ultrasonik göz yol kenarına park etmiş otomobiller arasındaki boşlukları ölçüyor.
- Aracın o alana sığıp sığmayacağını belirliyor (araçtan 130 cm daha uzun alan gerekiyor. Yolun sol tarafına park etmek için sol sinyal vererek ilerlemeniz gerek).
- Eğer aracın park edebileceği kadar bir yer varsa gösterge tablosunda "P" işareti çıkıyor.
- Eğer park etmek istiyorsanız aracı durdurup geri vitese alıyorsunuz.
- Bu durumda gösterge tablosunda, otomatik olarak park etmek isteyip istemediğiniz soruluyor.
- Eğer sistemi çalıştırmak istiyorsanız, direksiyondaki yukarı ok butonuna basıyorsunuz (istemiyorsanız aşağı ok'a basabilirsiniz).
- Daha sonra elleriniz serbet bir şekilde, sadece gaz ve freni kontrol ederek manevraya başlıyorsunuz.



Tarık Akagün zaten benden önce yazdığı yazıda yeni teknolojilerdeki artışı, Volkswagen Touran'ı ve Car Dergisi'nde yaptığımız haberi özetlemiş. Bana bu iddiada yaşadıklarımı anlatmak kalıyor.

İddiaya göre Tarık, Mercedes'in Aktif Park Yardımcısı'nın park edeceği yere gözü kapalı park edermiş. Gözü kapalı mı? Ben trafiğe kapalı alanda çekim yapacağımızı biliyordum ama onun gözü kapalı kullanacağı aklıma gelmezdi. Sorun şu ki, gözü kapalı araç kullanmak, kanatsız uçmaya çalışmak gibi bir şey. Yani sonuçta çakarsın, birinde öndeki ya da arkadaki araca, diğeriye yere.

Evet, Tarık, bazı denemelerden sonra, benim Aktif Park Yardımcısı'nı kullanarak park ettiğim yere, kusursuz bir biçimde park etmeyi başardı. Kendisini kutluyorum. Ama Tarık'ın size anlattıklarının arasında öyle bir eksik var ki, olayı tümüyle değiştiriyor. Tarık'ın mükemmel park et-

1 - Hah! Sistem park için yeterli alanı buldu ve beni uyarıyor. Ben de durdum, çünkü park etmek istiyorum.

dem Karayel'den daha çabuk park ederek normal olan bir galibiyet kazanmıştım.

Yukarıdaki satırlarda “peki gerçekten öyle mi” diye sorduğum sorunun cevabı hayır. Sistem gerçekten otomobili kendi kendine park edebiliyor. Ama aracın boyundan 130 cm daha büyük bir yere. Boyu 4.27 metrelik otomobili 5.6 metrelik yere gözüm kapalı bile park ederim! Bu sistemler ben de “gözü açık şekilde 5.6 metrelik yere park edemeyenler varsa zaten ehliyetlerine el konulmalı, bir insan neden doğru düzgün kullanamayacağı bir otomobil alır ki? (Düşünün giyemeyeceğiniz pantolonu alır mısınız?) gibi düşüncelere dalmama neden oluyor. Bu durumda kullanamayacak otomobil neden alınsın? Veya gemisini limana yanaştıramayandan kaptan olur mu?

2 - Yeni deneme, bu sefer Mercedes park alanından oldukça uzakta.

3 - İşte gözüm kapalı ve mükemmel bir başlangıç.

4 - Fiorino'ya teğet geçerek park alanına aracı sokuyorum.

5 - Zaman alsa da gözüm kapalı park etmeyi başarıyorum



meyi başardığı son çekim de dahil olmak üzere, tümünde ya Gürkan ya da ben, öndeki ya da arkadaki otomobile çarpmaya yakın hale geldiğinde “dur” diye bağırdık. Özetlemek gerekirse Tarık, manevraya başladı, geri geri park yerine girdi, arkadaki araca yaklaşıncaya biz “dur” dedik durdu. Daha sonra vitesi 1'e aldı, direksiyonu topladı, gaz verdi, öndeki araca yaklaşıncaya “dur” dedik durdu. Geri vitese taktı, yine direksiyon manevrasını yaptı, gaz verdi, park tamamlandı “dru” dedik durdu. Gözündeki bandı çıkardığında gerçekten mükemmel bir biçimde park etmişti. Ama ya bir “dur” diyen olmasaydı?

Peki benim iddiam neydi? Bu Aktif Park Yardımcısı iyi bir şey! Gerçekten de hala fikrimin arkasındayım. Tamam, kabul ediyorum. Henüz bebeklik hastalıkları

2 - Geri vitese taktım ve yukarı ok'a bastım. Manevra başladı.

3 - Sistem beni uyardı, durdum. Vitesi D'ye aldım.

4 - Öne doğru manevra yaptım ve durdum.

5 - Park etmek işte bu kadar kolay!



Gözlerimi kaparım, parkımı ederim :) Birkaç denemeden sonra işlem tamam!

Geriye ne kaldı? Zaten normal insanlar genelde dar sokaklarda ve küçük par yerlerinde sorun yaşıyor. Geniş yerlere herkes park eder! Buna bir de dibinize kadar girip yakın takip yapan taksicileri eklediğinizde iş iyice zorlaşıyor. Çünkü sistemin ölçümü tamamlayıp park manevrasına başlayabilmesi için park alanının bir boy önüne gitmeniz gerekiyor. Bu durumda dibinizde bir taksi çoktan bitmiş oluyor. Siz otomatik manevra yapacağım diye geri vitesine takınca da kulaklarınızı çınlatıyor.

oturuyor ve otomobilin boyundan 130 mm daha büyük par yeri bulması çöle kar yağma ihtimaliyle aynı. Benzer şekilde sağlı-sollu park edilmiş bir sokak bulması da çok düşük bir olasılık.

Ona bu sistemin en azından şimdilik (çünkü ilerleyen yıllarda daha gelişmiş olanları çıkacaktır) gereksiz bir şey olduğunu göstermem gerekiyordu. Bunun için Mercedes'in parkettiği yere gözüm kapalı park ederim iddiasına girdik.

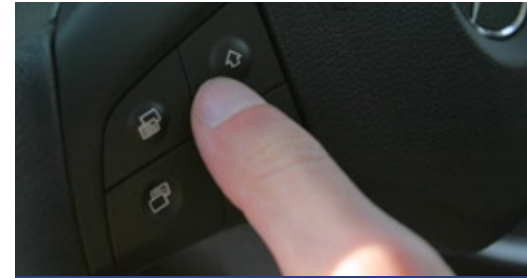
Öncelikle kendimi biraz eğitmem gerekti. Önce gözüm açık şekilde park denemeleri yaptım. Tabi ki sorun olmadı. Sonra başımı hiç çevirmeden,

Ateşli savunucu Emre

Bu sistemi Emre Anamur kullandıktan sonra ateşli bir savunucusu oldu. Onu anlamıyorum. Çünkü İstanbul Nişantaşı'nda



Otomatik olarak park edebilmek için talimatlara uymak yeterli.



Otomatik park için, soru sorulunca yukarı ok'a basmak gerekiyor.



Sistemi ilk kez gören ve kullanan Neslihan çok sevdi.

yok değil. Örneğin belli bir hızdan fazla giderken park yerlerini algılayamıyor, iki tarafta da araç park etmiş tek yönlü dar bir sokakta park manevrası yapamıyor, park edeceği noktayı biraz fazla geçip durmayı gerektirdiği için arkaya bir taksi girip manevrayı engelleyebiliyor, dümdüz ya da geri geri gidip dikine park etmeye yardım etmiyor, hala gaz ve freni sürücüyeye kullanıdırıyor ve manuel olarak park edilebilecek bir alandan daha fazlasına ihtiyaç duyuyor. Tüm bu eksiklikleri kabul ediyorum.

Aktif Park Yardımcısı, şartlar uygun olunca aracı o kadar güzel park ediyor ki, insanın etkilenmemesi mümkün değil. Üstelik, Tarık gibi "ben bu sisteme muhtaç değilim" diyenler için, uygun bir park manevrası fırsatı olduğunda "senin yerine ben park edeyim mi?" diye sürücüyeye soruyor. Tarık'ın tek yapması gereken, bu soruya direksiyondaki "aşağıya ok" tuşuna basarak "hayır" demek. Ben "yukarıya ok"a basmak isteyenlerdenim. Hazır şu kriz zamanında bedava vale bulmuşum neden yaralanmayayım? Öte yandan şöyle de bir avantajı var: Sistemden hep aynı servisi alıyorsunuz. Oysa tüm çevresinde "Emre iyi park eder" diye bilinen ben bile bazen park ederken güçlüklerle karşılaşabiliyorum. İnsanız ve her an aynı başarıyı sergileyemiyoruz. Oysa bu elektronik bir sistem, 1 milyon kere park etse de hep

aynaları kullanmadan hep önüme bakarak denemeler yaptım. Burada kendimce bir taktik geliştirerek gözü kapalı kullanıma kendimi en iyi şekilde hazırladım. Şöyle ki: zaten otomatik şanzımanlı olan B 180 CDI, ayağımı gazdan çekmemle düşük hızda da olsa sabit hızla ilerleyebiliyor. Bu şekilde geri geri giderken içimden saniyelerini sayarak, kaçınıcı saniyede direksiyonu çevireceğimi ve aracın arkasını park yerine sokacağımı hesaplamaya çalıştım. 7-8 deneme sonunda kendimce uygun olan direksiyon çevirme zamanını bulmuştum.

Dünya pespembe

Şimdi sıra geldi gerçek denemeye...Moral bozmak için seçilmiş pembe renkli göz bandını takıyorum. Sonuçta gerçek ustalar böyle şeylerden etkilenmez. Bandı takınca işler değişiyor. Dünyayı pespembe gördüğüm gerçek ama görüş sıfır ve bu

da benim içimi karartıyor. Bu iş sandığımdan da zor olacak. Vitesi geriye takıyorum ve ayağımı yavaşça frenden çekip otomobilin hareket etmesiyle içimden saymaya başlıyorum. 6 olunca çevirmem gerekiyor direksiyonu. Çeviriyorum ve geri geri gitmeye devam ediyorum. Emre ve Gürkan tamam diyor. Bandı çıkarıyorum. O da ne? Araç kaldırırma 1 metre mesafede. Sonuçta bu iş biraz antrenman gerektiriyor. Gözümün kapalı olmasının verdiği tedirginlik nedeniyle direksiyonu olması gerekenden daha yavaş çevirdim ve aracın arkası park alanına tam olarak girmedi. İkinci denememdeyse direksiyonu yine aynı zamanda fakat daha hızlı çeviriyorum. Sonuç, yine hüsrana. Aracın burnu öndeki Fiorino'ya temas etmek üzereyken Emre-Gürkan ikilisi uyarıyor. Onlara göre ben gözü kapalı Mercedes'in kendi başına park ettiği yere park edemem. Sonuçta

10-15 dk kadar kısa bir antrenman yaptım ve bu otomobili en son 3 yıl önce kullanmış olduğumdan alışkanlık oluşmadı. Devam etmek istediğimi söyleyince yenilen pehlivan güreşe doymaz serzenişleri olsa da 5. denememde gözü kapalı olarak Mercedes'i park yerine sokuyorum.

Emre Anamur benim kaybettiğimi düşünse de iddiaya girerken "gözüm kapalı ilk denememde park edebilirim" dememiştim. Gözüm kapalı park edirim demiştim. Buradan bana göre şu anlamlı sonuçlar çıkıyor.



Gözü kapalı park manevraları trafiğe kapalı alanda gerçekleştirilmiştir. e-otodergi editörleri her zaman gözler açık park etmeyi öneriyor.

aynı başarıyı elde ediyor. Yazılımcılar ona öyle emretmiş.

Tarık'ın kısaca bahsettiği "kadınlar" konusuna gelince: Madem bu sistem kadınlara göre, bari bir kadına kullandırılma da dedik elbette. Autodrom ziyaretimizde Aktif Park Yardımcısı'nı kullanan Neslihan, kendini "bu ne güzel sistem, rica etsem benim otomobilime de takılıp takılmayacağına sorar mısınız?" demekten kendini alamadı.

Bu zevkli ve eğlenceli iddialaşmadan herkesin çıkardığı hoş sonuçlar var. Tabii ki bu bir fanteziydi, aman okuyucularımız bizim gözü kapalı otomobil kullandığımızı ya da buna heves ettiğimizi sanmasınlar. Tüm çekimlerimizin trafiğe kapalı alanlarda yapıldığını da vurgulayayım. Benim sonuçlarım da aşağıda.

TARIK AKAGÜN :

Sonuç 1: Aktif Park Yardımcısı'nın park ettiği yere gözüm kapalı park edebiliyorum.

Sonuç 2: Aktif Park Yardımcısı'nın park ettiği yere park edebilme becerisine erişmem uzun sürdü.

Sonuç 3: Normalde zaten gözüm açık park ediyorum ve Aktif Park Yardımcısı'nın park edemeyeceği yerlere park edebiliyorum.

Sonuç 4: Kimse park edemeyeceği otomobili almasın.

Sonuç 5: Aktif Park Yardımcısı ancak belli şartlar altında park edebiliyor.

EMRE ANAMUR :

Sonuç 1: Aktif Park Yardımcısı iyi bir şey. Ama geliştirilmesi gerekiyor.

Sonuç 2: Bu sistemi hangi kadına gösterseniz çok sevecektir.

Sonuç 3: Kendi adıma, uygun park manevrası yakaladığımda bu sistemi zevkle kullanırım. Aksi durumlarda zaten ben varım.

Sonuç 4: Park ederken uzaylı görmüş gibi bakan insanlara alışmanız gerekecek.

Sonuç 5: Bir soru: Hani olmaz ya, sistem aracı park ederken cep telefonu konuşsam ve polis beni görse ne der? Bana ceza kesebilir mi? Sonuçta o sırada aracı ben kullanmıyorum ki!





GÜVENLİKTE “USTALIK ESERİ”

XC60'ı “Volvo'nun güvenlik konusundaki ustalık eseri” olarak nitelendirmemizin nedeni, aracın tanıtım kataloğunda da belirtildiği gibi, bu otomobilin güvenlik altyapısını tasarlamak için 80 yıllık bilgi birikiminin kullanılmış olması.

Volvo ve güvenlik... Bu ayrılmaz ikili-nin son ürünü XC60. “Crossover” olarak adlandırılan yeni bir segmentte yer alan bu model, aktif ve pasif güvenlik donanım ve teknolojileri nedeniyle, şu ana kadar üretilmiş en güvenli Volvo olarak tanımı-lanıyor. “Gelecekte bir Volvo’nun içinde hiçbir insan ölmeyecek” diyebilecek kadar kendilerine güvenen Volvo mühendisleri, XC60’ı tasarlarken, kimi gözle görünen, kimisi ise görünmeyen birçok yeniliğe imza atmışlar. Tüm bunları yaparken de, bugüne kadar 36.000’den fazla gerçek kazayı olay yerinde ayrıntılı bir biçimde in-celeyip raporlayan “Volvo Kaza Araştırma Ekibi”nin ve yılda yaklaşık 450 tane çar-pışma testi yapan “Volvo Cars Güvenlik Merkezi”nin bilgi birikimini kullanmışlar.

Küçük XC90

XC60, Volvo’nun 2002 sonbaharından bu yana yollarda olan SUV modeli XC90’ı andıran bir dış görünümüne sahip. Ama bu noktada XC60’a haksızlık yapmak da istemeyiz. Bu yeni model, daha yeni ve daha küçük boyutu olmasının da verdiği



avantajla, ağabeyinden çok daha modern ve sportif bir tasarım sunuyor. 4628 mm uzunluğa, 1891 mm genişliğe ve 1713 mm yüksekliğe sahip otomobilin en dikkat çeken tasarım özelliği, bumerang şeklindeki stop lambaları. Bu bölge, özellikle de gece kullanımında çok hoş bir görünüm sunuyor. Volvo modellerinde, aracın yan kısmını önden arkaya kadar kateden geleneksel omuz çizgisi, XC60'ta da yer alıyor. Geniş açılan kapak sayesinde kolay bir kullanım sunan bagaj, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 495-1455 litre arasında hacme sahip.

İç mekan tanıdık

XC60'ın iç mekanı, güncel Volvo modellerinin ana tasarım felsefesini ve tarzını yansıtıyor. Öne doğru yaptığı eğim nedeniyle arka kısmında boşluk olan orta konsol, sürücüye dönük hafif bir açısı bulunan kumanda birimleri, klasik Volvo direksiyon simidi (eskiyen tasarımı ve hantal görünümü bu modele yakışmamış), boyun yaralanmalarını en aza indiren kafalıklara sahip koltuklar, hep diğer modellerden tanıdığımız özellikler. Kokpitte, direksiyon simidi tarafından perdelendiği için kullanı-

mı biraz zahmetli olan far kumandaları ve reosta haricinde, herhangi bir ergonomik sorun bulunmuyor. Gösterge birimleri net bir şekilde görülüp rahat okunabiliyor. Eşya gözü sayısı da yeterli. Malzeme ve işçilik kalitesi, premium standartları karşılıyor. İç mekanda 5 yetişkin için yeterli baş, diz ve omuz mesafeleri var. Ancak arka koltuğun ortasında oturan kişinin, zemindeki yükselti nedeniyle ayakları ağrıyabilir. 15-36 kg arası çocukların kullanımına yönelik hazırlanan, iki kademeli ayarlanabilen çocuk minderleri (bu sayede emniyet kemeri güvenli bir şekilde kullanılabiliyor), markanın çocuklara verdiği önemi gösteriyor.

400 Nm yeterli çekişi sağlıyor

Standart donanımda dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olan XC60'ta 2.4 litrelik, 5 silindirli turbodizel motor bulunuyor. 4000 d/d'de 185 HP güç ve 2000-2750 d/d aralığında 400 Nm tork üreten motor, Geartronic olarak adlandırılan, çift debriyajlı ve 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Bu ikili, aracı 9.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 200 km/s.



*KOLTUK
MİNDERLERİ
BİRAZ KISA
OLMALARINA
RAĞMEN
YETERLİ
KONFORU
SUNUYOR*





*RENKLİ EKRANA SAHİP
GERİ GÖRÜŞ KAMERASI
PARK MANEVRALARINDA
BÜYÜK KOLAYLIK
SAĞLIYOR*



*ARKASI BOŞ ORTA
KONSOL BİR VOLVO
GELENEĞİ. ARKA
KOLTUKLARDAKİ EŞYA
GÖZLERİ FONKSİYONEL*

Fabrika verilerine göre ortalamada 100 km'de 8.3 litre yakıt tüketen XC60, bizim karma kullanımımızda yol bilgisayarında 10.2 lt/100 km'lik değer verdi.

Sürüş güvenliği ön planda

XC60'ı kullanırken, diğer otomobillerde olmadığı kadar çok sistem tarafından sürekli takip ve kontrol altındasınız. Hepsi belli hız ve koşullar altında olmak üzere, ya ön camda ya dış dikiz aynalarında ya orta konsoldaki kamerada ya da sesli olmak üzere sürekli bir sesli-görüntülü uyarı

mekanizması içindesiniz. Elbette isterse-
niz bunları kapatıp kendi başınıza da kala-
biliyorsunuz, ama tüm bu teknolojiler, size
kendinizi güvende hissettirmeye fazlasıyla
yetiyor. City Safety (teknik sayfalarımızda-
ki ayrıntılı açıklamasına gitmek için [bura-
ya tıklayabilirsiniz](#)), kör nokta bilgi sistemi
(BLIS), Four-C şasi, hıza bağlı direksiyon,
lastik basıncı izleme sistemi, park yardım
kamerası, devrilmeye karşı koruma siste-
mi (ROPS), yana yatma denge kontrolü
(RSC), su tutmayan ön camlar, boyun
zedelenmesi koruma sistemi (WHIPS),

yan darbe kroma sistemi (SIPS), sürücü
uyarı kontrolü (DAC), şeritten çıkma uyarı
(LDW), otomatik frenlemeli çarpışma uya-
rı, dinamik denge çekiş kontrolü (DSTC),
mesafe uyarıcısı, acil fren lambaları (EBL)
vb. sistemler, sizi ve trafikte diğer yaya ve
araçları maksimum koruma altına alıyor.
Four-C olarak adlandırılan süspansiyon
sisteminde, orta konsolun altındaki ku-
manda biriminden "Comfort", "Sport" ve
"Advanced" olmak üzere üç hazır yapıdan
birini seçebiliyorsunuz. Bu da ister konfor
öncelikli, ister sportif özellikli bir sürüş

yapabildiğiniz anlamına geliyor. Biraz gü-
rültülü olan motor, şanzımanla uyumlu ça-
lışıyor. Büyük ve klasik tasarımlı direksiyonun
tepkileri net. Sağ ayağınızın altında,
1827 kg'lık bir araç için yeterli performans
sunan bir güç ve çekiş var. Ama seri hız-
lanmalar ve yüksek performans bekleni-
yorsa, 285 HP gücündeki T6 çift turbolu
benzinli seçenek tercih edilmeli. Aracın yol
tutuşu, özellikle de süspansiyonun "Sport"
konumu seçiliyken hiçbir tedirginliğe yol
açmayacak kadar net. Fren mesafesi ve
hissi de yeterli.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ GAYET BAŞARILI. BAŞARILI DİREKSİYON TEPKİLERİ SAYESİNDE SÜRÜŞ KEYFİ ARTIYOR. BUMERANG ŞEKLİNDEKİ STOPLAR ŞIK GÖRÜNÜMLÜ

İnsan hayatına paha biçilemez

Volvo XC60 2.4 D5 AWD, 67.763 Euro'dan başlayan fiyatlarla alıcı bekliyor. Bazıları standart donanımda bulunan, bazıları ise opsiyonel olarak satın alınan güvenlik donanımlarıyla öne çıkan otomobil, modern ve sportif tasarımıyla da adından söz ettirecek. Birçok kazayı, buna bağlı olarak da ölüm ve yaralanmayı önleyeceği kesin olan güvenlik teknolojileriyle dolu olması nedeniyle, bu aracın fiyatı için "uygun" ya da "pahalı" gibi bir yorum yapmak istemiyoruz. Çünkü biliyoruz ki, insan hayatının maddi bir bedeli yoktur.



Volvo XC60 2.4 D5 AWD

Fabrika verileri

Motor: 2400 cc, 5 silindirli, 20V, turbodizel
 Şanzıman: 6 kademeli Geartronic
 Maks. güç: 185 HP @ 4000 d/d
 Maks. tork: 400 Nm @ 2000-2750 d/d
 Maks. hız: 200 km/s
 0-100 km/s: 9.9 sn
 Boyutlar (uz/gen/yük): 4628 / 1891 / 1713 mm
 Bagaj hacmi: 495-1455 lt
 Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): 10.9 / 6.8 / 8.3 lt/100 km
 Baz fiyat: 67.763 Euro

+ Tasarım, güvenlik teknolojileri, konfor

- Yenilikçi tasarıma yakışmayan direksiyon simidi

NE GEREK VAR?

Audi Q5 3.0 TDI harika bir motora ve çok iyi sürüş özelliklerine sahip. Ama fiyatının aynı motora sahip ve bir üst sınıfta yer alan Q7 3.0 TDI'dan sadece 3.000 Euro daha düşük olması insana bu soruyu sorduruyor.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Premium SUV sınıfı Mercedes GLK'nın, Volvo XC60'ın ve Audi Q5'in piyasaya çıkmasıyla, satış anlamında olmasa bile son derece hareketlendi. Audi Q5 dinamik tarzıyla diğer yeni Premium SUV'lardan ayrılmak niyetinde. Zaten üreticisi de Q5'i "Performance SUV" olarak tanımlıyor. 2.0 TDI 170 HP (56.195 Euro), 2.0 TFSI 211 HP (57.096 Euro) motorlu Q5'leri henüz kullanma fırsatı bulmadığımızdan bilmiyoruz ama 3.0 TDI 240 HP'lik versiyon bu tanımlı sonuna kadar hak ediyor.

Trapez formu geleneksel Audi ızgarası ve aydınlatma grubunun üzerinde inci gibi duran gündüz farlarıyla dikkat çekici bir ön görünüm sunan Q5, yandan görünümde zarif çizgisi ve arkaya doğru alçalan tavanıyla göze oldukça hoş geliyor. Audi A4 platformu kullanılarak geliştiren Q5; 4629 mm'lik uzunluğuyla geçen sayımızda yer verdiğimiz Mercedes GLK'dan daha uzun. Q5'in 2807 mm'lik dingil mesafesi de kendi sınıfındaki en büyük değer. Rakiplerinden uzun dingil mesafesi arazide tepe geçişlerinde alt sürme riskini arttırsa





AUDI DRIVE SELECT SİSTEMİ SAYESİNDE OTOMOBİLİN SÜRÜŞ KARAKTERİNİ KİŞİSEL BEKLENTİLERİNİZE GÖRE ÖZELLEŞTİREBİLİYORSUNUZ

da(bu otomobili alanların neredeyse tümü araziye girmeyeceğinden sorun sayılabilir mi bilmiyoruz), arka koltuklarda diz mesafesini de iyi olmasını sağlıyor.

Sürücü odaklı kokpit

Gelelim kokpite. Mükemmele yakın bir işçilikle birleştirilen konsolun kalite hissi de çok yüksek. A4'ü hatırlatan kokpitin üst kısmı, MMI sisteminin ekranına ev sahipliği yapıyor. Audi yetkilileri bu sistemin kullanımın kolay olduğunu iddia etseler de bizce halen alışkanlık gerektiriyor. Bu

otomobili bizce özel kılan nokta MMI'dan ziyade orta konsoldaki (havalandırma kumandalarının üstünde) "comfort", "auto", "sport" ve "individual" yazan düğmeler. Araç dururken ne işe yaradığı belli olmayan bu düğmelerin nimetlerinden faydalanmak için yola çıkmak lazım. Tabi önce motoru çalıştırmamız gerek. Opsiyonel olarak sunulan akıllı anahtar sistemiyle donatılmış test aracımızı çalıştırmak için iki yol var. Birincisi kart şeklindeki anahtarı yuvasına sokup, bastırmak; ikincisi kartı cebinizden çıkartmadan vites konsolunda-

ki start-stop düğmesine basmak. Bundan sonra 240 HP'lik V6 TDI tatlı mırıltılarla uyanıyor. 1800 bar basınca kadar yakıt püskürtme yapabilen üçüncü nesil commonrail enjeksiyon sistemiyle donatılmış bu motorda enjektörler 1 veya 2 milisaniye içinde püskürtme yapıyor. Yumuşak bir çalışma karakterine sahip değişken geometrilili turboya sahip 3.0 TDI, 1500 d/d gibi düşük bir devirde 500 Nm tork üretebiliyor ve bu değeri 3000 d/d'ye kadar sağlayabiliyor. Bu sayede inanılmaz derecede akıcı ve bir kullanım sağlanabiliyor. Tabi

bu akıcılıkta çift kavramalı 7 ileri S tronic şanzımanın da payı büyük. Normalde üst vitesleri seçerek motor devrini düşüren ve bu sayede ekonomi amaçlayan şanzıman, ani hızlanma isteklerinde tereddütsüz 2 vites düşürüp, kafanızı koltuk başlığına yaslayacak ivmelenmede pay sahibi oluyor.

Sürekli dört tekerlekten çekişli Q5, normal şartlarda gücün yüzde 60'ını arka, yüzde 40'ınıysa ön tekerleklerle aktarıyor. Bu oran değişen zeminlere göre otomatik olarak ayarlanabiliyor (öne maksimum



yüzde 65, arkaya maksimum yüzde 85 oranında güç aktarı yapılabiliyor).

GTI'lar kışkırsın

Performans yönünden ateşli hatchbackleri üzecek kadar hızlı olan Q5 3.0 TDI gerektiğinde bir GTI'a yakın kıvraklık da gösterebiliyor. Özellikle Dynamic modunda...

Evet, geelim bu otomobili farklı kılan özelliğe, yani yukarıda bahsetmiş olduğumuz "comfort", "auto", "sport" ve "individual" seçeneklerine. Audi Drive Select adlı

bu sistemde sadece süspansiyonun değil, direksiyon ve şanzımanla ilgili ayarları da değiştirebilmek mümkün. Yani otomobilin sürüş karakterini o anki ruh haliniz ve isteğinize göre ayarlayabiliyorsunuz. Keskin sürüş karakteri için Dynamic, rahat için Comfort, kendinize özel bir ayar yaparsanız da MMI mönüsünden kişisel bir sürüş programı oluşturabiliyorsunuz (tepkili motor-yumuşak süspansiyon, kıvrak direksiyon-yumuşak süspansiyon gibi canınızın istediği gibi 24 adet sürüş programı oluşturabilmek mümkün). Bunlar bana gelmez, canım sıkılır diyorsanız da Auto seçene-

ğinde bırakıp yolunuza ve keyfinize bakabilirsiniz. Comfort modunda gerçekten çok rahat bir kullanım sunan Q5 3.0 TDI, yine de süspansiyon konforu ve rüzgar sesi gibi konularda geçen sayı konuk ettiğimiz Mercedes GLK 320 CDI'ın gerisindeymiş gibi bir his verdi. Tabi Dynamic modunda sunduğu sportiflik, Mercedes'ten biraz daha iyi.

Otoyol kullanımında stabil bir kullanım sunan Q5 3.0 TDI test aracımızda adaptif hız sabitleme sistemi ve Audi Braking Guard adlı sistemler de mevcuttu. Aracın

ön tarafında bulunan radar sensörü sahip olduğu alıcı ve vericilerle 180 m. menzili olan 76.5 Gigahertz'lik sinyaller yollayıp, öndeki araçla olan mesafeyi ölçüyor. Eğer öndeki araç yavaşlarsa sistem iki araç arasındaki mesafenin azaldığını anlayıp Q5'e fren yaptırıyor ve sonra tekrar eski hızına çıkartabiliyor. Tembel biriyseniz otoyol kullanımlarında kesinlikle işe yarayan bir sistem. Audi Braking Guard ise hız sabitleme sistemi devre dışındayken kullanılabilecek bir önleyici sistem. Bu sistemin faydası önde giden bir araç aniden fren yaptığında ve aranızdaki mesafe

azaldığında ortaya çıkıyor. Böyle bir durumda gösterge panelinde uyarı veriliyor ve araç hafifçe frenleniyor. Tabi bu sistemleri devre dışı bırakabilmek mümkün.

Sonuç

Sonuç olarak Audi Q5 TDI quattro çok iyi bir otomobil. Hızlı, şık, güvenli, sportif, lüks. Ama 98.658 Euro'luk baz fiyatı neredeyse aynı motora sahip ve bir üst sınıftaki ağabeyi Q7 3.0 TDI (100.770 Euro) kadar pahalı. Bu sayfalarda görülen ve birçok opsiyona sahip (Navigasyon, 20 inç jantlar, Audi Drive Select, adaptif spor süspansiyon, adaptif hız sabitleme, cam tavan...) test aracının fiyatı 130.590 Euro'yu buluyor. Tercih sizin.

DYNAMIC SÜRÜŞ MODUNDA AMORTİSÖRLER SERTLEŞEREK, SERT VİRAJLARDA BİLE GÖVDENİN YANA YATMASINI BÜYÜK ÖLÇÜDE ENGELLİYOR



Audi Q5 3.0 TDI quattro S tronic

Fabrika verileri

Motor:2967 cc, V6 silindir, turbodizel
 Maks. güç: 240 HP @ 4000-4400 d/d
 Maks. tork:500 Nm @ 1500-3000 d/d
 Maks. hız:225 km/s
 0-100 km/s: 6.5 sn
 Boyutlar (u/ g /y) : 4629 / 1880 / 1653 mm
 Boş ağırlık: 1865 kg
 Bagaj hacmi: 540 / 1560 lt
 Tüketim (ş.İçi, ş.dışı, ort.):9.2 / 6.6 / 7.5 lt/100 km
 Baz fiyat:98.658 Euro

- + Kalite hissi, performans, sürüş
- Fiyat-donanım ilişkisi, rüzgar sesi

“Rota % 5,5 pazar payı ve 22.000 satış”

Daralan pazarda satışını arttıran Peugeot'nun Genel Müdürü Jean-Pierre Vieux, krizi “açık denizde büyük bir fırtına” olarak tanımladı. Bu fırtınada çalışma arkadaşlarına ve bayilere verdiği rota ise yüzde 5,5'lik pazar payı ve toplam 22.000 adetlik satış.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

- Türkiye’de 2008 yılında binek otomobil ve hafif ticari araç pazar toplamında yüzde 17 oranında bir düşüş gerçekleşti. Buna karşın Peugeot, satışlarını yüzde 6,5 oranında arttırdı. Bu da bir başarı olarak değerlendiriliyor. Bunun gerçekleşmesinde, markanın yeni hafif ticari araç modellerinin büyük bir etkisi oldu. Siz bu tabloyu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Evet daralan bir pazarda satış arttırdığımız doğru. Ama bu konuda bir başarı nitelendirmesi yapmayı doğru bulmuyorum. Bunu bir iyileşme, bir sonuç olarak değerlendiriyorum. Sizin de söylediğiniz gibi, 2008 yılını incelediğimizde hafif ticari araçlarımız öne çıkıyor. 2008 yılında, hafif ticari araç satışında yüzde 41 gibi rekor bir artış oranı yakaladık. Tofaş tarafından

Türkiye’de üretilen Bipper modelimiz bu noktada öne çıkıyor. Ama başarının bir kısmı da elbette, Bodrum’daki lansmanını birlikte gerçekleştirdiğimiz yeni Partner Tepee’ye ait. Bu araç; modülerliği, geniş iç mekanı ve yenilikçi tasarımıyla sınıfında çok önemli bir yere sahip oldu. Hafif ticari araç satışındaki bu rekor artışın yanı sıra, 2008 genelindeki başarımızın bir nedeni de, binek otomobil satışlarımızın fazla düşmemiş olması. Bunda da 2007 sonunda lanse ettiğimiz 308 modelimizin payı büyük. Bu bahsettiklerimin hepsi maddi konular ve sonuçlar. Ama belki de bunlardan daha önemli olan konu, 2008 yılında POPAŞ (Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş.) bünyesinde ve tüm şebekemizde değiştirmeye başladığımız zihniyet değişimi. Bir ticari şirkette genel müdür değişikliği



olduğu zaman, bu kan değişimi şirkete genelde olumlu yönde yansır. Öte yandan, ben 2007 yılında bu göreve geldiğimde şirketimizdeki genel moral de son derece kuvvetliydi, çünkü satışa sunulacak güçlü modeller vardı. Bu pozitif durumu ve başarı inancımızı tüm şebekemize yaydık ve yeni modellerimizi satışa sunmaya başladık. Mayıs ayına geldiğinde zaten yüzde 4,5'lik pazar payına ulaşmıştık. Bu da tüm şebekemizin inancını daha da arttırdı. Öte yandan satış sonrası müşteri memnuniyeti konusuna da fazlasıyla önem vermeye başladık. Bu yöndeki çalışmalarımızı geliştirdik. Ben müşteri memnuniyetini Fransız yemeklerine benzetirim: Yemeği yedikten sonra çok iyiydi dersiniz ama neden iyi olduğunu bilemezsiniz. Çünkü Fransız yemeği, birçok kaliteli malzemenin bir araya gelmesinden oluşur. Türkiye'de pazar önemli bir potansiyele sahip. Çünkü şu an 1000 kişiye 100 araç düşüyor. Batı Avrupa'da bu rakam 500. Bu büyük potansiyele cevap verebilmemiz için de hem ürünlerimizin güçlü, satış sonrası hizmetlerimizin kusursuz ve bizim de inançlı olmamız gerekiyor. Benim için yüzde 4,5'lik pazar payı bir geçiş noktası. Peugeot'nun Türkiye'deki yeri çok daha yukarılarda olmalı.

- İçinde bulunduğumuz ekonomik krizin ne kadar süreceğini tahmin ediyorsunuz? Bu kriz sırasında otomobil şirketlerinin ve



hükümetin yapması gerekenler nelerdir?

Ekonomik krizin ne kadar süreceği konusunda net bir cevap vermek zor. Kişisel görüşüme göre şu an dip nokta görülmüş durumda. Türkiye'de daha da aşağıya düşeceğimize inanmak istemiyorum. Çünkü satışlar, Kasım ve Aralık aylarında bir önceki yılın aynı aylarına göre yüzde 60 düştü. Ocak 2009 için de bu tür bir düşüş bekliyoruz. Bu nedenle dip noktanın görülmüş olduğunu söylüyorum. Bu noktada asıl soru, satışların ne zaman çıkışa geçeceği. Bildiğiniz gibi bu kriz, Türkiye'nin geçmişte yaşadığı krizlere benzemiyor. Bu kriz, ithal bir kriz. Ama her zaman şunu söylüyorum: Türkiye genç bir ülke, nüfusunun çoğu gençlerden oluşuyor ve bu da dinamik bir yapı sağlıyor. Bu ülke başka ülkelerin yaşamadığı birçok kriz yaşadı

2007 YILINDA GÖREVE GELEN VIEUX, 2009'DA PEUGEOT'NUN PAZAR PAYINI 1 PUAN DAHA ARTTIRMAYI HEDEFLERİNİ SÖYLEYİ

ve hepsinin üstesinden geldi. Bu nedenle, Türkiye'nin, diğerlerinden önce çıkışa geçme kapasitesi olduğuna inanıyorum. Buna bir de az önce bahsettiğim, pazardaki potansiyeli eklerseniz, Türkiye'de pazarın Batı Avrupa'dan daha önce çıkışa geçeceğini söyleyebiliriz. Zaten Türkiye'deki düşüş, Batı Avrupa ülkelerinden çok daha sert oldu. Burada yüzde 60 seviyesinde düşüş gözlerken, İspanya'da yüzde 30, diğer Batı Avrupa ülkelerindeyse ortalama yüzde 10-15 oranında azalma yaşandı. Sorunuzun ikinci kısmına gelirsem: Otomotiv sektörünü destekleyecek bir takım önlemler elbette var. Ancak bunlar yürürlüğe girmeden önce, haberlere konu olmamalı. Çünkü o zaman, fiyatların düşeceği beklentisi yaratılıyor ve tüketici otomobil almaktan tümüyle vazgeçiyor. Şu

an otomobil şirketleri, hükümet tarafından herhangi bir destek programı açıklanmadığı için, müşterilere bu desteği kendileri vermeye çalışıyorlar. Örneğin biz, "Blue Lion" adlı bir kampanya başlattık. Bu kampanyamızdaki modellerimiz 130 gr/km'den daha az CO2 salınımına sahipler. Bunun anlamı da çevreye karşı duyarlı olmaları. Ülkenin ve daha genel düşünürsek dünyanın geleceğini korumak için, hükümetin bu tür araçları desteklemesi gerekir. Ama bunu biz yaptık. Bu araçlarımızı 1000 TL daha düşük fiyatla satmaya başladık. İleride hükümet de bu tür destekler verebilir. Ama krizde otomobil satışlarının bu kadar yüksek oranda düşmesinin başlıca nedeni otomobil kredilerindeki sıkıntıdır. Bankalar taşıt kredilerinde frene basınca, araç satın almak isteyenler zor durumda kaldılar. Merkez Bankası'nın yaptığı faiz indirimi, bankaların kredi musluklarını biraz da olsa açacağı anlamını taşıyor ve bu da şimdilik olumlu bir gelişme. Öte yandan bir de ÖTV konusu var. Her kriz döneminde gündeme gelen ama hükümetin bir türlü kaldıramadığı bir vergi bu. Biliyorsunuz ki Avrupa ülkelerinde sadece KDV var. ÖTV devam ettiği taktirde, 1000 kişiye 500 otomobil oranını yakalamak çok zor. Er ya da geç ÖTV kaldırılmalı ya da oranları düzenlenmeli. Zaten ÖTV kaldırıldığı zaman çok daha fazla otomobil satılacağı için devlet, aynı miktarda, hatta belki de şimdikinden daha fazla vergi toplayacaktır.

- Peugeot'nun gelecekte Türkiye'de binek otomobil üretme planları olduğunu biliyoruz. Kriz dönemine denk gelen bu röportajımızda, size bu konuda bir gelişme olup olmadığını da sormak istiyorum.

Bu dosya şu an Fransa'daki genel merkezde sırasını bekliyor. Doğaldır ki şu an merkezin başka öncelikleri var. 2008 yılı sonu için bu konuda bize bir cevap verileceği açıklanmıştı ama henüz bir gelişme yok. Emin olmamakla birlikte, belki 2009 yılı sonunda bir cevap alabiliriz. Ben bu konuda iyimser ve umutluyum. Türkiye'deki bu potansiyel devam ettiği sürece, bu proje er ya da geç gerçekleşecektir. Size şu bilgiyi de vermek isterim. Peugeot, ürettiği otomobillerde Türkiye'deki tedarikçilerden satın aldığı malzemeleri de kullanıyor ve her geçen gün modellerimizdeki Türk üretimi parça oranı artıyor.

- 2009 yılı için pazar öngörünüz nedir? Bu pazarda Peugeot'yu nereye konumlandırıyorsunuz?

Jean-Pierre Vieux, çay mı kahve mi içtiğini soruyor. Çay içtiğini söylüyorum. Eğer kahve içseydin fal bakardım diyor.

Eğer kriz olmasaydı, 2008 yaklaşık 600.000 adetle kapanacaktı ki bence bu Türkiye için normal koşullarda her yıl yakalanabilecek bir rakam. Ama yüzde 60'lara varan oranlarda düşüler oldu. Eğer aylık yüzde 50 oranında kayıplar olursa,



2009'da toplam 300.000 adet araç satılır. Ama ben iyimserim. Eğer yılsonundan önce satışlarda bir canlanma olursa, ki her yılın son dört ayı çok önemlidir, satışların yaklaşık yüzde 40'ı son dört ayda gerçekleşir, o zaman 400.000 rakamını da görebiliriz. Peugeot olarak da şunu söyleyebilirim: 2008 yılında 2007'de 3,5 olan pazar payımızı 4,5'e çıkardık. Yani 1 puan yükselttik. 2009'da da yine 1 puan yükselterek 5,5'e çıkmak istiyoruz. Ama benim şu anki düşünceme göre Peugeot'nun en az yüzde 6 pazar payına sahip olması gerekiyor. Satış olarak baktığımızda da yine en az 2008'de sattığımız kadar araç

satmayı hedefliyoruz. Bu da 22.000 adet demek. Ben şu an genel merkezdeki ve şebekemizdeki tüm arkadaşlarıma, açıkdenizde bir fırtınanın içinde olduğumuzu, rotamızın yüzde 5,5 pazar payı ve 22.000 araç satışı olduğunu söylüyorum.

- Peugeot'nun 2009 yenilikleri neler olacak?

Kısa bir süre önce 4007 pazardaki yerini aldı. Ocak ayında da 407 Coupe'yi satışa sunduk. Ancak bunlar, pazarın durumu nedeniyle fazla satış beklemediğimiz niş modeller. Ancak 3008 çok önemli bir model. Bu yepyeni modeli Mayıs ayında satışa

sunacağız. Şu ana kadar Peugeot'nun varolmadığı bir segmentte yer alıyor. O ne bir Picasso ne de bir 4x4. İç mekanı çok geniş, çok yüksek değil, 4x4 sürüş pozisyonu var, binek otomobil konforuna sahip, dört tekerlekten çekişli olmasa da sahip olduğu çekiş sistemi sayesinde birçok yol koşulunda ilerleyebiliyor. Bu modelin bize önemli bir satış getireceğini düşünüyorum. Öte yandan yıl içinde 4007'de otomatik şanzıman seçeneği sunmaya başlayacağız. Diğer yenilikleri açıklamak içinse şu an biraz erken.

- Hibrid motorlu Peugeot modellerini Türkiye'de ne zaman görebileceğiz?

2009'da göremeyeceğiz ama 2010'da satışa sunacağımızı umuyorum.

- Son olarak, Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi hakkındaki görüşlerinizi alabilir miyim?

Ben bu tür gelişmelere sıcak bakıyorum, zaten işimiz gereği bilgisayar başında çok vakit geçiriyoruz. Bilgisayarlarımız seyahatlerimizde bile hep yanımızda. Bu nedenle derginizi okumak için nereye koymuştum diye aramak gerekmiyor. O ayki sayıyı bir kere kaydettikten sonra her zaman elinizin altında oluyor. Çok pratik ve akılcı bir sistem. Çevreci olması da bizim şu sıralar yürütmekte olduğumuz "Blue Lion" kampanyamızla tam örtüşüyor. Başarılarınızı devamını diliyorum.

ALTERNATİF MPV

Ürün gamında gerçek bir kompakt MPV'si olmayan Peugeot, değişkenlik ve iç hacim arayanlara farklı bir seçenek sunuyor.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Büyük satış rakamları yakalamasalar da son dönemde kompakt MPV'lerin yollarda daha fazla görül-
düğü bir gerçek. Bu araçların kompakt hatchback'lerden daha fazla değişkenlik ve iç hacim sunması tercih edilmelerindeki en büyük etken. Tabi MPV'lerin yüksek oturma pozisyonunu sevmeyip değişkenlik arayanlar için seçenekler de mevcut. 308 SW Panoramic gibi.

İlginç olsa da 308 SW, station karosere sahip olmasına rağmen üreticisi tarafından "station wagon" olarak tanımlanan bir model değil. Station-hatchback arasındaki yüksekliği ve değişken koltuk sistemi bu otomobilin yarı MPV olarak tanımlanmasına yol açıyor. Bizim gözümüzdeyse MPV özellikleri gösteren station karoserli bir otomobil. Buna benzer bir durum öncüsü 307'de de vardı. O dönemler 307 Break, stationlara rakip olarak konumlandırılırken, aynı karosere fakat değişken koltuklara sahip 307 SW'da MPV'lere rakip olarak konumlandırılıyordu. Şimdiyse işler daha kolay çünkü artık Break yok.



Tanımlarla ilgili karmaşaları bir kenara bırakıp otomobile göz atalım. 307 SW platformu kullanılarak geliştirilen 308 SW, hatchback kardeşinde göre 224 mm daha uzun. Dingil mesafesi de 100 mm daha fazla. Bu sayede iç mekanda özellikle arka koltuk diz mesafesinde önemli kazanımlar olmuş. Arka koltukların birbirlerinden bağımsız olarak sökülüp-takılabilmesi, yatırılabilmesi ve ileri-geri kaydırılabilmesi bu tip değişken iç mekan arayışında olanları sevindirecektir. Aracı 7 koltuklu olarak da alabilmek mümkün. Fakat iç

mekanda asıl fark yaratan detay 5.58 m²'lik cam tavan. Bu sayede inanılmaz bir aydınlık ve ferahlık hissi elde edilebiliyor. Tabi cam tavanın açılma özelliğinin olması birçok kişinin hoşuna gitmeyecek bir detay.

Motor tanıdık, şanzıman yeni

308 SW'de otomobil severlerin yakından tanıdığı 110 HP'lik 1.6 HDi motor bulunuyor. Gerek performans, gerekse tüketim yönünden kendisini ispatlamış olan bu motor 1495 kg gibi yüksek ağırlığa sahip



308 SW'yi 12.5 saniyede (hatchback kardeşinden 1.2 saniye daha fazla) 0'dan 100 km/s hıza taşıyor. Performans, aile kullanımı için makul ve yeterli.

Bu otomobili otoyolda kullanırken motor sesinin HB versiyona göre daha fazla olduğunu düşünürken, şanzımanın 6 ileri olduğunu öğrenmemle bunun bir yanılsama olduğunu fark ettim. Evet, 1.6 HDi turbodizel motoru 308 HB'de ve diğer karoserlerde 5 ileri manuel şanzımanla combine eden Peugeot, 308 SW 1.6 HDi'da



6 ileri manuel şanzıman kullanarak bir yenilik yapmış. Vites geçişleri belirgin olan bu şanzıman sayesinde varolan güç daha etkin kullanılabilmiş.

Station karoseri nedeniyle, gerçek MPV'lere göre daha düşük ağırlık merkezine sahip 308 SW, bu sayede virajlarda daha kontrollü bir kullanım sunuyor. 308 SW'nin arka süspansiyon sisteminde, 308 HB'ye göre daha farklı amortisörler kullanılması 308 HB'ye göre daha gürültüsüz çalışan bir arka takım anlamına geliyor. Bol camlı yapı ferahlık hissi verse de eğimli motor kaputunun bittiği yeri görememek şehiriçinde alışkanlık gerektiriyor.

Sonuç

308 SW Panoramic 1.6 HDi alternatif MPV arayanlara iyi bir seçenek. 44.524 YTL'lik fiyatı ilk başta fazla gelse de fiyatı



Renault Scenic 1.5 dCi gibi rakipleriyle benzer seviyede. Şubat 2009 sonuna kadar kampanya dahilinde üçüncü koltuk sırasının ücretsiz sunulması da cazibesini artırıyor. Bizce bu otomobilin en önemli eksiği tek donanım seçeneği ile satılması. Metal tavanlı bir seçeneğin (yurtdışında 308 SW baz donanımlar metal tavanlı) olması fiyatı daha cazip kılabilir. Sonuçta değişken iç mekana ihtiyaç duyup, cam tavan istemeyenler de çıkacaktır.



Peugeot 308 SW Panoramic 1.6 HDi

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 1750 d/d(overboost ile 260 Nm)
Maks. hız:	185 km/s
0-100 km/s:	12.5 sn
Boyutlar (u/ g /y) :	4500 / 1815 / 1555 mm
Boş ağırlık:	1495 kg
Bagaj hacmi:	573 / 1736 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	6.8 / 4.4 / 5.3 lt/100 km
Baz fiyat:	44.524 YTL

- ➕ Kalite hissi, kullanılabilirlik
- ➖ Tek donanım seçeneği

**KIZAKLI ARKA
KOLTUKLAR 90
MM HAREKET
ETTİRİLEBİLİYOR.
AYRICA SIRT
EĞİMLERİ
19-30 DERECE
ARASINDA
AYARLANABİLİYOR**

CAPTIVA PODYUMU KAPTI

Chevrolet'nin kompakt SUV'u Captiva, 2008 yılı toplamında ulaştığı 1963 adetlik satışla segmentinde üçüncü oldu ve podyuma çıktı. Fiyatında indirimine gidilen ve ilgi çekici "inci beyazı" renk seçeneği eklenen araç, Eylül ve Ekim aylarını da segmentinde lider bitirmişti.



Opel Antara'nın kardeşi olarak da adlandırabileceğimiz Chevrolet Captiva, yürütülen başarılı kampanyalar sonucunda, 2008 yılını satış rakamı olarak Antara'nın bir hayli önünde bitirdi. 2006 Ekim ayında satışa sunulan ve doğal olarak şu ana kadar herhangi bir yenileme operasyonu geçirmeyen araç, ulaştığı 1963 adetlik satışla, Kia Sorento (2267) ve Honda CR-V'nin (2236) ardından segmentinde üçüncü oldu. Dördüncülüğü ise 1326 adet satılan Suzuki Grand Vitara elde etti. Eylül (290 adet) ve Ekim (218 adet) aylarını lider kapatan Captiva, ön sıraları "B" ve "C" segmentinden modellerle dolu olan Türkiye'nin en çok satan otomobilleri sıralamasında ise 30'uncu oldu. Captiva'nın bu sonuca ulaşmasındaki en önemli nedenler olarak; gerçekleştirilen agresif kampanyalar, yoğun iletişim çalışmaları ve ilgi çeken bir seçenek olarak yeni "inci beyazı" renkli versiyonun satışa sunulması gösterilebilir.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

“Beyaz güzeldir”

Babamla ortak olarak yaklaşık 150.000 km kullandığımız (belki de 100.000 km’sini ben yapmışımdır) ve benim acemiliğimi üzerimden atmamı sağlayan 1994 model otomobilimiz beyazdı. O dönem zaten birçok otomobil beyazdı. Sonra bir an anda beyaz renk sanki rafa kaldırıldı. Gri egemenliği başladı. Sanki sözlü bir kural da çıkmıştı: SUV’lar ve makam araçları da siyah olmalıydı. Neyse ki bu anlayış kısa sürdü. Her zaman, beyaz rengin güzel bir renk olduğunu ve otomobillerde de güzel durduğunu savunan biri olarak artık mutluyum. Yollarda irili ufaklı bembeyaz otomobiller görüyorum. İşte bunlardan biri de “İnci beyazı” Captiva. Aracın tasarımından bahsetmeyeceğim, çünkü zaten iki yıldır yollarda. Önemli olan, iki yıldır sağımızdan solumuzdan geçen bir aracın, sadece bir rengin yarattığı algı değişikliği sayesinde sanki daha da gözümüzün önünde olması. Bu renk Captiva’ya gerçekten de çok yakışmış. Zaten bu yargı cümlesi, müşteriler tarafından da onaylanmış olacak ki, bu renk seçeneği sunulduğundan bu yana satışlarda önemli bir artış söz konusu.

İç mekan ferah ve değişken

Aracın dışı gibi, içi de aydınlık. Kullanılan açık renkli malzeme ve opsiyonel donanımda yer alan açılır tavan sayesinde çok ferah bir atmosfer yaratılmış. Çok sayıdaki eşya gözü kullanışlılığı arttırırken, kolay bir mekanizmayla hızlı ve pratik bir biçimde açılıp kapatılabilen üçüncü koltuk sırası, aracın 7 kişilik olmasına imkan tanıyor. İkinci sıra koltuklarda sırt eğim ayarının olması da bir avantaj. Bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına göre 465 ile 1565 litre arasında değişiyor. Bagajın, koltuklar yatırıldığında düz bir zemin yaratması olumlu bir özellik. Kokpitte, ayna ayar ve reosta kumandalarının birarada



OTOMOBİLİN İÇ MEKANI, FERAH VE DEĞİŞKEN YAPISIYLA DİKKAT ÇEKİYOR



2006'DAN BU YANA SATIŞTA OLAN CAPTIVA, BAŞARILI PAZARLAMA TAKTİKLERİ SAYESİNDE SATIŞINI ARTTIRDI

toplandığı ve direksiyon tarafından perde-
lenen birim haricinde ergonomik bir sorun
bulunmuyor. Klimalı torpido ve derin kol
dayama kullanışlılığı artırıyor.

Motor pek de cimri değil

Captiva'nın "Medium", "High" ve "Sport"
adlı üç donanım seçeneği bulunuyor. Bu
seçeneklerin hepsinde aynı motor ve oto-
matik şanzımana yer verilmiş. 2.0 litrelik
değişken geometrili turboya sahip com-
mon-rail dizel motor, 4000 d/d'de 150 HP
güç ve 2000 d/d'de 320 Nm tork üretiyor.
5 kademeli otomatik şanzımanla kumanda
edilen ünite, araca 180 km/s'lik maksimum
hız ve 11.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma
sağlıyor. Fabrika verisi olarak 100 km'de
ortalama 8.6 litrelik tüketim veriliyor. Biz
bütün imkanlarımızı zorlayarak (klima
kapalı, düşük hız, düşük devir, ani hızlan-
malardan kaçınma vb.) bizden önce test

edenlerin yol bilgisayarında bırakmış ol-
dukları 12,5 lt/100 km'lik ortalama tüketim
değerini 9,4 lt'ye kadar çekebildik. Ancak
onların nasıl bu verilere ulaştıklarını da
çok iyi anlama fırsatımız oldu. Bilgisayarı
sıfırlayıp, normal kullanıcıların kullanım
şekline döndüğünüzde hemen 11,7 lt/100
km'lik tüketime çıkıyorsunuz.

Aileleri mutlu ediyor

Chevrolet Captiva, özellikle kalabalık
ailelerin rahat edebilecekleri bir araç. Konfor,
pratik kullanım ve fonksiyonellik konula-
rında öne çıkması, bunları yaparken de
tasarım ve motor gücünden ödün verme-
mesi önemli bir avantaj. Araçta 4x4 ak-
tarma sistemini ayarlayabilecek herhangi
bir kumanda birimi bulunmuyor. Sistem,
yol ve zemin şartlarına göre her şeyi oto-
matik olarak ayarlıyor. Bu da elbette off-
road meraklılarını üzecek bir özellik. Ama



bence zaten Captiva'nın kendini off-road
meraklılarına beğendirmek gibi bir iddiası
yok. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor.
Vites geçişleri de sarsıntısız. Süspansiyon
sistemi konfor öncelikli. Direksiyon sistemi
ise, fazla yumuşak yapısıyla özellikle yük-
sek hızlarda güven vermiyor. Öte yandan
bu durum, şehir içindeki manevralarda ve
özellikle de park etme sırasında büyük bir
avantaj sağlıyor. Yüksek oturma konumu,
büyük aynalar ve arka park sensörü sa-
yesinde görüş sorunu bulunmuyor. Ses
izolasyonu yeterli.

Baz fiyatı 69.064 TL

"Medium" donanım paketli ve 5 koltuklu
Captiva, 69.064 TL'ye satılıyor. En yüksek
fiyatlı (test aracımız) versiyonun etiketi ise
77.974 TL. SUV segmentinde 2008'i lider
kapatan Kia Sorento 84.000 TL'ye, ikin-
ciliği elde eden Honda CR-V ise 77.000
TL'ye satılıyor. e-otodergi olarak bizim be-
ğenimizi kazanan Renault Koleos'un baz
fiyatı (2.0 dCi 175 HP Dynamique) 67.650
TL, Nissan Qashqai'nin en donanımlı 4x4
versiyonunun (2.0 dCi Tekna Executive
Otm.) fiyatı ise 68.237 TL. Seçmek zor ve
size kalmış.



Chevrolet Captiva LT Sport 2.0 16V Otm. 7 koltuklu

Fabrika verileri

Motor: 1991 cc, 4 silindirli, 16V, VCDi
Şanzıman: 5 kademeli otomatik
Maks. güç: 150 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: 320 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız: 180 km/s
0-100 km/s: 11.1 sn
Boyutlar (uz/gen/yük): 4635 / 1850 / 1755 mm
Bagaj hacmi: 465-930-1565 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 10.7 / 7.3 / 8.6 lt/100 km
Baz fiyat (Medium, 5 koltuklu): 69.064 TL
Test aracının fiyatı: 77.974 TL

+ Fonksiyonellik, geniş ve ferah iç mekan, 7 koltuk seçeneği

- Yakıt tüketimi, yüksek hızda güven vermeyen direksiyon

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

**BURAYA İLAN
VEREBİLİRDİNİZ**

reklam@e-otodergisi.com

BAŞARMAK ZORUNDA OLAN GENÇLERİN OTOMOBİLİ

Dacia, Logan bazlı Sandero ile maddi gücü sınırlı olan gençleri hedeflese de, özellikle 1.6 lt'lik versiyon fiyat-donanım konusunda bizce dersine biraz daha çalışmalı.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Renault teknolojili Dacia, 2004 yılında Logan'la başladığı çıkışını şimdi Sandero ile sürdürme amacıyla. Araçlarını özellikle geliştirmekte olan ülkeleri hedefleyerek geliştiren Dacia'nın yeni modeli Sandero, tıpkı Logan gibi Renault-Nissan ortaklığında geliştirilen B platformundan türetilmiş.

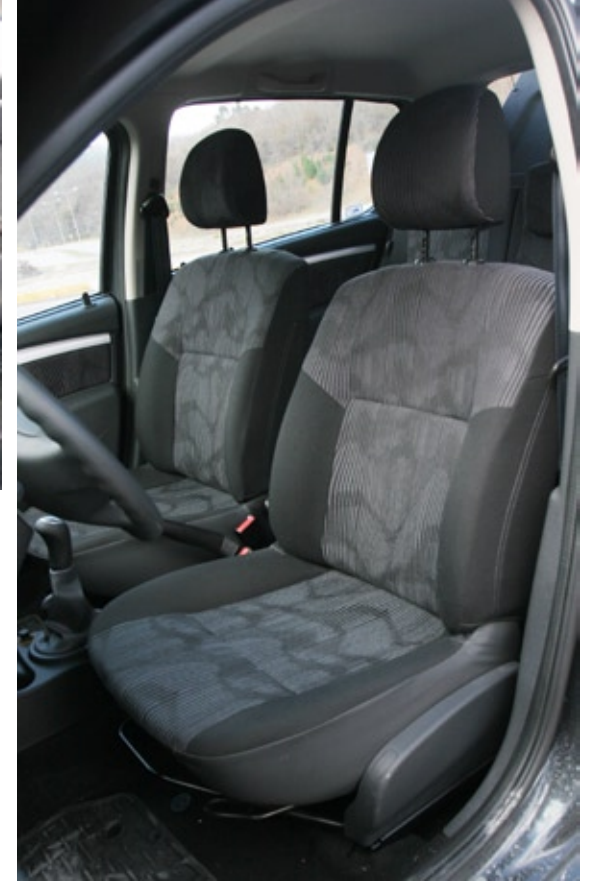
Dacia Türkiye yetkilileri Sandero'nun taşra ve küçük şehirlerde maddi nedenlerden dolayı sıfır km otomobil alamayan gençleri öncelikli olarak hedeflediğini ifade ediyorlar. Biz de bu otomobili yaşadığımız şehir olan İstanbul'da, hem de İstanbul'a göre küçük bir şehir olan Edirne'ye kısa bir yolculuk yaparak denedik.

İç mekan geniş

B segmenti olarak da bilinen küçük sınıf bir hatchback olan Sandero, görsel çekicilik olarak sınıfının en çarpıcı aracı olmasa da göze fena gelmiyor ve tasarım olarak Logan'a göre daha albenili. 4020 mm'lik uzunluğuyla küçük sınıfın ortalamalarını fazlasıyla karşılayan Sandero'nun iç mekanıysa son derece ferah. Arkada diz, baş ve omuz mesafesi konusunda rahatsızlık vermeyen otomobilin 320 lt'lik bagaj hac-

SANDERO, SOĞUK İKLİME ALIŞKIN. LOGAN'I ANDIRAN KONSOL SAĞLAM AMA UCUZ HİS VERİYOR





mi de küçük bir hatchback için son derece başarılı. Hatta hedef kitleleri farklı bile olsa aynı sınıftaki Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 207 gibi otomobillerin bagajlarından büyük.

Konforlu süspansiyon

Ferah ön görüş açılara sahip Sandero'nun kokpitinde kullanılan plastik malzeme ve alüminyum görünümlü kaplamalar biraz basit ve ucuz dursa da, yıllarca eskimeyecekleri de bir gerçek. 1.5 dCi 70 HP, 1.5 dCi 85 HP (listelerde model ismi olarak 80 HP olarak geçse de aslında bu motor 63 KW, yani 85 HP güç üretiyor) turbodizel ve 1.4 lt 75 HP, 1.6 lt 87 HP (K7M710 kodlu 1.6 motorun gücü 90 HP olarak anılsa da, 64 Kw yani 87 HP güç üretiyor) olmak üzere dört motor seçeneği sunulan Sandero'nun bizim kul-

lanma fırsatı bulduğumuz motoru 1.6 lt 87 HP olanı. Daha önceden bir çok Renault modelinde görev yapan 1.6 lt'lik motorun günümüze uyarlanmasıyla ortaya çıkan 8 supaplı bu motor, bize yeni nesil atmosferik benzinli motorlarda unuttuğumuz bir şeyi hatırlattı; alt devir torku. Bizim 500 km'yi bulan kullanımımızda 100 km mesafede 8.2 lt yakıtı ihtiyaç duyan bu motor, 3000 d/d gibi düşük bir devirde çıkan maksimum tork sayesinde otomobili alt devirlerde sorunsuz taşıyabiliyor. Bu özellik bilhassa, düşük hızla seyredilen şehriçi kullanımlarında esneklik sağlıyor, ayrıca şehriçinde fazla devir çevirmek zorunda kalmadığınızdan motor gürültüsü de fazla hissedilmiyor. Öncelikle İstanbul içi ve çevresindeki yollarda kullandığımız Sandero hem motor özellikleriyle, hem de rahat görüş açıları sayesinde trafikte kolay

bir kullanım sundu. Şehiriçinde sorunsuz ilerleyen otomobilin rotasını Edirne'ye çevirdiğimizde otoyol kullanımındaki stabilitesinin de iyi olduğunu gördük. Yalnız yüksek hızlarda içeriye motor sesinin fazlaca girdiğini belirtmek gerek. Bir dönem Osmanlı İmparatorluğuna başkentlik etmiş olan Edirne bizi kar ve sisle karşıladı. Yollarındaki çukurları İstanbul'dakilerden bile büyük olan Edirne yollarında Sandero'nun süspansiyon sistemi darbeleri başarıyla emerken, otomobil bu çukurlarda sağlam ve tok bir his veriyor. Bu otomobil gerçekten bu tarz yollar için üretilmiş. Tabi bu süspansiyon sistemi virajlarda karoserin hafif yana yatmasına neden olsa da tutunma limitleri genel olarak başarılı. Üstelik direksiyon hissi bize göre Clio'nun hamurumsu direksiyon hissinden de daha iyi. Bu noktada kısa Edirne gezimizden bir

BİR DÖNEM FRANSIZ OTOMOBİLLERİNİN SİNYAL KOLUNDA OLAN KORNA, SANDERO'DA DA VAR. ARKA KOLTUKLARDA 3 YETİŞKİN FAZLA SIKIŞMADAN OTURABİLİYOR

not daha aktarmak istiyorum. Bu gezide bizi en fazla rahatsız eden şey otomobille ilgili bir nokta değildi. Zevksiz ve biçimsiz yapılaşmanı bu şehri de sarmış olması bizi hayretler içinde bıraktı. Çünkü estetik ve işlevselliğin mükemmel örneklerinden Mimar Sinan'ın ustalık eserim dediği Selimiye Camisi gibi muazzam bir yapıya ev sahipliği yapan bu şehir yamuk yumuk, şekilsiz binalarla dolmuş.



Sonuç

Tekrar otomobile dönmek gerekirse... Renault desteğini arkasına alan Sandero 1.6 Mpi 90 HP Laureate, Türkiye yol şartlarına son derece uygun bir otomobil. Fakat 23.700 TL'lik başlangıç fiyatına sahip bu seçenekte ABS standart değil.

Fotoğraflardaki gibi Güvenlik Paketli ve alaşım jantlı Sandero 1.6 için ödenmesi gereken tutar 26.350 TL'ye yükseliyor ki, bu durumda menzile silindir hacmi daha ufak olmasına rağmen 86 HP'lik Mazda 2 (24.167 TL), 97 HP'lik Hyundai Getz 1.4 gibi modeller de giriyor.

Dacia Sandero 1.6 Mpi 90 HP Laureate

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindir, 8V
Maks. güç:	87 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	128 Nm @ 3000 d/d
Maks. hız:	174 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Boyutlar (u/ g /y) :	4020 / 1746 / 1534 mm
Boş ağırlık:	1036 kg
Bagaj hacmi:	320 / 1200 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	10.0 / 5.6 / 7.2 lt/100 km
Baz fiyat:	23.700 YTL (1.6 Laureate)

➕ Süspansiyon konforu, geniş iç mekan

➖ Kalite hissi, rüzgar sesi, ergonomi

*KULLANIM
ÖZELLİKLERİ
TÜRKİYE
ŞARTLARINA
UYGUN. KEŞKE
ABS STANDART
DONANIMDA
OLSA*





NOT: Tüm çekimler trafiğe kapalı alanda yapılmıştır

ŞEHİRLER BU SİSTEMLE DAHA GÜVENLİ



Volvo tarafından satışa sunulan XC60 modelinde, güvenliğe yönelik birçok yeni teknoloji bulunuyor. Bunlar arasında yer alan “City Safety”yi (Şehir Güvenliği) İstanbul Autodrom’da hazır tutulan şişme arabayı kullanarak test ettik.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Geliştirdiği güvenli otomobillerle adından sıkça söz ettiren Volvo, yeni bir teknolojiyle karşımızda: City Safety.

Türkçeye “Şehir Güvenliği” olarak çevrilen bu sistem, düşük hızlarda öndeki araca çarpmayı imkansız hale getirmesi bakımından çok önemli bir buluş. Öyle ki, istatistiklere göre, dünyada rapor edilen her 3 kazadan 1’i arkadan çarpma şeklinde gerçekleşiyor ve bu kazaların yüzde 50’sinde sürücü hiç fren yapmıyor. Yani sürücü, o sırada önündeki aracın durduğunu göremeyeceği bir yere bakıyor ya da bir şeyle ilgileniyor. Bir başka istatistiğe göre de, kazaların yüzde 90’ına sürücünün dikkatinin dağılması yol açıyor. Tüm bu veriler ışığında, City Safety’nin ne kadar doğru bir iş yaptığını daha iyi anlayacağız. Peki nedir bu City Safety?

Öndeki durunca siz de durun!

City Safety şöyle çalışıyor: Eğer 30 km/s’den daha düşük bir hızda seyrediyorsanız ve önünüzdeki araç durursa, siz bu olaydan haberdar bile olsanız, yani frene dokunmasanız dahi, sistem aracı tamamen durdurup kazayı önüyor. Açıklaması bu kadar basit olan sistemin arkasında elektronik beyin ve lazer teknolojisinin karmaşık bir birlikteliği söz konusu. Lazer, 6-8 metre kadar önünüzde giden aracın durduğunu ya da sizden daha yavaş gittiği algılayabiliyor. Bu bilgiyi elde eden sistem, önce fren balatalarını disklerle yakınlılaştırıyor ve siz fren yaptığınızda daha çabuk durabilmenizi sağlıyor. Olur da fren yapmazsanız, sistem önce gazı kesiyor sonra da fren yapıyor. Bunun sonucunda da, ya tamamen duruyor ya da minimum şiddette bir çarpışma yaşıyorsunuz. İstenmeyen durumlarda sistemi kapatabiliyorsunuz. “Bunu neden isteyeyim ki?” diye soranlara küçük bir ipucu: Bu otomobil İsveç yapımı ve derin karda ilerleyebilmek için sistemi kapatmak gerektiği ortaya çıkmış.

Trafikte deneyemezdik

“Güvenlik sistemine karşı güvensizlik olur mu?” demeyin. Sistemi ilk kez denemek için trafiğe açık bir alan seçemezdik. Düşünsenize, sistem ya çalışmazsa! Bunu ne öndeki araca ne de Volvo yetkililerine açıklayabiliriz. Zaten Volvo yetkilileri de bunu düşünüp, İstanbul Autodrom’a şişme bir araba (motoru olmadığı için rahatça “araba” diyebilirim) koymuşlar. Biz gidip çarpmaya çalışalım diye.

Her araca lazım

Trafiğe kapalı alandayız. 100 metre kadar ötemizde şişme araba duruyor. Trafikte olsaydık, yolun ortasına park etmiş ya da arıza yapıp orada kalmış bir araç olabilirdi onun yerinde. XC60’ımızla hızlanıyoruz ve ayağımızı frenden uzak tutuyoruz. Merakla şişme arabaya doğru yaklaşıyoruz ve sistem devreye giriyor. Sert bir şekilde duruyoruz. Maddi hasar-



ları sıfıra indirmesinin yanı sıra gerçekten hayat kurtarabilecek bir teknoloji bu.

Ya olmasaydı

Başarılı geçen durma deneyimimizin ardından sistemi kapattık. Şişme arabaya aynı hızda yaklaştık ve beklenen oldu: Ona hızla çarptık. Şişme aracının çarpmanın etkisiyle havalanması hoş bir görüntü oluşturdu. Ama aynı kaza gerçek trafikte yaşansaydı hiç de hoş olmazdı. Bu testten çıkarılacak iki sonuç var: Birincisi; dünyada ilk kez Volvo tarafından sunulan “City Safety” çok yararlı bir teknoloji. İkincisi ise; bizce trafiğe çıkan her araçta olması gerekiyor.



**CITY SAFETY’NİN
ALGILAYICILARI ÖN
CAMIN ÜST KISMINA
YERLEŞTİRİLMİŞ**

WRC'nin geleceği

Dünyayı adeta bir virüs gibi saran finansal ekonomik krizden her sektörde olduğu gibi motorsporları da nasibini aldı ve Japon firmaları tek tek spordan çekilmek zorunda kaldılar. Honda'nın F1'den çekilmesiyle başlayan bu süreç daha sonra Suzuki ile devam etti. Motorsporları dünyası bu iki firmanın ayrılığının şokunu yaşarken en büyük sürpriz Japonların rallideki devi Subaru'dan geldi. 20 yıla yakındır Dünya ralli parkurlarında fırtınalar estiren Subaru da ekonomik krizi gerekçe göstererek spordan çekildiğini duyurdu. Subaru fanatiklerini hüzne boğan bu ayrılık şüphesiz takımın iki pilotu Petter Solberg ve Chris Atkinson'u bir anda işsiz bıraktı. Chris Atkinson kendi sponsorlarının da desteğiyle Citroen'in ikinci takımında kendisine koltuk bulurken, Solberg ise şimdilik kendi imkanlarıyla Citroen C4 WRC ile Norveç Rallisi'nde start alacağını açıkladı. Şampiyonanın başlangıcı öncesinde artık zirve yolunda Citroen ile Ford takımları resmi fabrika katılımcısı olarak yalnız kaldılar. Bir zamanlar şampiyonada Mitsubishi, Subaru, Ford, Skoda, Hyundai, Seat, Toyota ve Peugeot firmalarının Makinen, McRae, Sainz, Gronhölms gibi efsanevi isimlerle yer aldıkları ve zevk

veren rekabet dolu yılları görünüyor ki bir süre daha özlemle anacağız...

WRC'nin giderek rutinleşmeye başlayan bu durumundan dolayı daha ucuz bütçelerle sporu hareketlendirmek için çeşitli alternatifler arasında iki yıldır Intercontinental Rally Challenge (IRC) adıyla bir şampiyona düzenlenmekte. Geçtiğimiz iki sezon İstanbul'da da bir ayağının yapıldığı ve rekabetin yüksek olduğu gözlemlenen bu şampiyona WRC'nin geleceğinin provasası olarak kabul ediliyor. Çünkü 2010'dan itibaren WRC'de otomobillerin maliyetlerinin ucuzlatılması için bir takım düzenlemeler getirilecek. Bu düzenlemeler doğrultusunda birçok marka gelecekte WRC'ye yönelmek için şu an gözlem halinde. Umarım WRC'ye girmeyi planlayan birtakım markaların katılımıyla şampiyona yine eski günlerde olduğu gibi seyri zevk veren bir düzeye ulaşacaktır.



Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Peugeot Monte-Carlo'da podyumu parselledi

Bu yıl IRC'nin ilk yarışına ev sahipliği yapan Monte Carlo Rallisi'nde zafere Peugeot ile yarışan genç Sebastien Ogier ulaştı. Peugeot ile yarışan diğer pilotlar Freddy Loix ve Stephane Sarrazin de podyumu tamamlayan diğer pilotlar oldular.

Geçtiğimiz yılı Citroen ile JWRC şampiyonu olarak noktalayan Sebastien Ogier, 77. Monte Carlo Rallisi'nden zaferle ayrıldı. Peugeot Belçika pilotu Freddy Loix, 207 Super 2000 ile yer aldığı yarışta Le Mans yarışlarında da Peugeot adına mücadele eden Stephane Sarrazin'in önünde ikinci sırada finişe ulaştı. Sebastien Ogier, ikinci gün yarış lideri Juho Hanninen'in lastik patlatması ile birinci sıraya yükselerek yarış sonuna kadar konumunu sürdürdü. Fin pilot Hanninen, yeni Skoda Fabia S2000'in ilk yarışı olmasına rağmen başarılı bir yarış çıkarttı. Dokuzuncu etabın henüz başlarında lastik patlatan Hanninen, patlak lastiği üzerinde etap sonuna

kadar gitmeye karar verince 2 dakikadan fazla zaman kaybetti ve geriledi. Konsantrasyonunu yitiren Finli pilot, bir sonraki etabın ilk virajlarında da yol dışına çıkarak yarışa veda etti. Aynı etapta Kris Meke de yarış dışı kalmaktan kurtulamadı. Cuma günkü etapta 207'sinin kontrolünü kaybetti ve ancak 5 takla attıktan sonra durabildi. Fiat'ın fabrika takımı Abarth ise ilk yarıştan mutlu ayrılmadı. Üç pilotunun ikisinin çeşitli kazalar ile yarış dışı kalması takımı üzdü. Geçen yılın ERC şampiyonu Luca Rosetti ilk gün yaptığı kaza ile yarışa veda ederken, takımın Finli pilotu Anton Alen debriyajında meydana gelen bir problem ile yarışı tamamlayamadı.

Dakar'da zafer De Villiers'in oldu



Dakar Rallisi otomobil kategorisinde Giniel De Villiers'in zaferi ile sona erdi. Ülkemizi bu zorlu rallide temsil eden Kemal Merkit ise dünyanın en zorlu rallisinde finişe ulaşmayı başardı.

İnsan ve makine dayanıklılığının sınandığı dünyanın en zor rallisi Dakar, 2009 yılında yepyeni bir kıtada gerçekleştirildi. 2008 yılında Afrika'daki terör gruplarının tehdidi nedeniyle iptal edilen Dakar Rallisi 2009 yılında Güney Amerika'ya taşındı.

4 kıta ve 49 değişik ülkeden 230 motosiklet, 30 ATV, 188 otomobil ve 82 kamyonun maksimum performans ve azim göstererek sınırları zorlayarak bitirmeye çalıştıkları 9.574 km'lik ralli bu yıl Arjantin'nin başkenti Buenos Aires'den başlayarak, Patagonya ovaları, Şili topraklarında Atakama çölü ve And dağlarında devam ederek Arjantin topraklarında Buenos Aires'de son buldu. Otomobil kategorisinde Güney Afrikalı Giniel De Villiers ve motosiklet kategorisinde İspanyol Marc Coma şampiyonluğa ulaştı. Motosiklet kategorisinde yarışan Jim Beam Dakar Türk takımından Kemal Merkit, Türk bayrağını finişe ulaştırmayı başardı. İlk kez Güney

Yazı: Gürkan Çağlar

Kemal Merkit finiş sevincini takım arkadaşı Kutlu Torunlar'la paylaştı



Finişte halkın ekiplere ilgisi yoğundu



Kamyon kategorisi yine çekişmeliydi



Marc Coma sınıfında zafere ulaştı



Amerika kıtasında gerçekleşen Dakar Rallisi'nde Jim Beam Dakar Türk takımı adına Kemal Merkit 55, Kutlu Torunlar ise 56 numara ile 49 ülkeden binin üzerinde sporcunun mücadele ettiği macerada Türk bayrağını taşıdı. Patagonya ovaları, And Dağları, Atakama Çölü'nde gerçekleşen rallide, hem parkurun zorluğu hem sporcuların ve araçların yorgunluğu göz önüne alınarak, özel etaplarda kısaltmalar yapıldı. 15 günlük rallide toplam 4.368 km'lik 14 özel etap geçildi. Türk sporcularından Torunlar, yarışa iyi bir başlangıç yapması-

na rağmen, motorunda yaşadığı mekanik sorunları çözemeyerek, 8. etap başında yarış dışı kaldı. Kemal Merkit ise çok zorlu bir Dakar geçirirken, yaşadığı çok sayıda sıkıntıya rağmen yarışı bırakmayarak, 9.574 km ve 14 özel etabı tamamlayarak finişe ulaştı. Merkit, genel klasmanda toplam 160.59.12'lik derecesiyle 112. sırada yer aldı.

Start alan takımlardan yüzde 50'sinin finiş görebildiği yarışta, 217 motosikletten 113'ü kapanış törenine katıldı. Jim Beam Dakar Türk Takımı'ndan Kemal Merkit,

Türk Bayrağı ile podyumdaki yerini aldı. Merkit, 5. Dakar'ı tamamladığını belirterek, "Ancak bu kadar zor bir yarış yaşamamıştım. Özellikle 2 kilometreye varan dev kum tepeleri, Atakama çölü etapları çok zorluydu. Takım olarak öncelikle fiziksel bir sorun yaşamamış olmaktan dolayı mutluyuz" dedi. Tehlikeli bir ralli geçirdiklerini vurgulayan Kemal Merkit, şöyle devam etti: "Çok güzel ve zor bir coğrafya vardı. Kayalar, uzun kum tepeleri, kum, çamur, dolu, yağmur... Mekanik sorunlar herkesi ve beni çok zorladı, Afrika'dan

daha sıcaktı. Zor ama keyifli bir yarış oldu. "Gönül isterdi ki Kutlu ile birlikte Jim Beam Türk Takımı olarak finişe gelelim. Bu kadar büyük bir organizasyonda Kutlu ile birlikte takım olarak Türkiye'nin tanıtımına katkıda bulunmaktan büyük onur duyuyorum. "Muhteşem bir seyirci vardı, Türklere sevgileri, herkese karşı yardımseverlikleri inanılmazdı. www.dakarturk.com web sitesiyle mesajlarını bize ileten herkesin bu başarıda yeri var. Takım olarak sponsorlarımıza ve destek veren herkese çok teşekkür ederiz" açıklamasını yaptı.

İkinci raundun galibi de Serhat Öztemir oldu



İstanbul Ralli Şampiyonası'nda ikinci ayağın galibi Lassa Rally Team adına Mitsubishi Evo 9'la yarışan Serhat Öztemir – Ünal Tezel ekibi oldu.

21 Aralık 2008 tarihinde koşulan ilk ayağın da galibi olan Öztemir – Tezel, böylece ikide iki yapmış oldular. Castrol'ün ana sponsorluğunda düzenlenen İstanbul Ralli Şampiyonası'nda 11 Ocak 2009 Pazar sabahı 10:30'da Doğuş Power Center'ın otoparkında kurulan servis alanından start alan ekipler, sırasıyla Castrol 1, İSOK 1 ve Castrol 2'yi geçerek günün ikinci servisine girdiler. Daha sonra geçilen Castrol 3 ve İSOK 2 etaplarıyla finişe ulaşan ekipler ikinci ayağı tamamlamış oldular.

Belgrad ormanı ve çeresinde geçilen iki farklı beş özel etaptan oluşan ikinci ayakta yekipler toplam 46.20 km özel etap geçtiler. Toplam 173.59 km'den oluşan İstanbul Ralli Şampiyonası'nın ikinci ayağında start alan 36 araçtan 24 araç finişe ulaştı. Geçtiğimiz yarışın birincisi Serhat Öztemir – Ünal Tezer bir birinciliğe daha imza atarken finişe ikinci ulaşan isim Mitsubishi Evo 9 ile yarışan Cenk Ceyişakar – Kenan Ergin oldu. Ancak Ceyişakar'ın klasman



Murat Bostancı-Emir Şahin ekibi etaplarda güzel görüntüler sergilediler



Tayfun APUHAN - Sedat BOSTANCI



Halim ÖZAL - Murat SÖĞÜT



Merve Hasbay, kızı Billur'un co-pilotluğunda N/2 birincilisi oldu



Berkay Ayberk - Nehir YILMAZ



Dimitar TANANIYEVICH

dışı yarışması yüzünden ikinci ayağın ikincisi EVO 8 ile yarışan Ömer Erdem – Erhan Akpınar oldu. Erdem – Akpınar ilk ayağı üçüncü sırada bitirmişti. 11 Ocak 2009 tarihinde koşulan ikinci ayağı üçüncü sırada tamamlayan ekip ise Mitsubishi Evo 9 ile Parkur Racing adına yarışan Can Çelebi – Burak Erdener oldu.

Oldukça soğuk ve kısmen yağışlı bir havada koşulan yarışta, Castrol tarafından oluşturulan seyirci noktalarında yarışse-

verler hem güzel bir haftasonu geçirdiler hem de ücretsiz imkanlarla ağırlandılar. Gün sonunda dereceye giren yarışmacılar, Doğuş Power Center içinde bulunan AutoMotion'da düzenlenen ödül töreni ile kupalarını aldılar.

*ÇAMURLU ETAPLAR
YARIŞMACILARI BİR
HAYLİ YORDU*

2. İstanbul Mahalli Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Serhat ÖZTEMİR - Ünal TEZEL	Mitsubishi Lancer Evo 9	32:47,9
2.....	Ömer ERDEM - Erhan AKPINAR	Mitsubishi Lancer Evo 8	34:14,7
3.....	Can ÇELEBİ - Burak ERDENER	Mitsubishi Lancer Evo 9	34:37,6
4.....	Halid AVDAGIÇ - Özhan VARİNLİ	Mitsubishi Lancer Evo 7	35:26,1
5.....	Mustafa SÖYLEMEZ - Bora ARABACI	Mitsubishi Lancer Evo 9	35:52,1
6.....	Burcu ÇETİNKAYA - Bahadır GÜCENMEZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	36:10,4
7.....	Alptekin IŞIKALP - Serdar AYDIN	Fiat Palio	37:54,2
8.....	Engin KAP - Enes ELVER	Ford Escort	38:15,0



Serhat Öztemir yeni İstanbul şampiyonu

Castrol ana sponsorluğunda düzenlenen ve İSOK tarafından organize edilen İstanbul Ralli Şampiyonası'nın üçüncü ve son ayağında zafer Serhat Öztemir-Ünal Tezel'in oldu. Böylece Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışan Öztemir seriyi bozmadı ve şampiyonluğa ulaştı.



25 Ocak 2009 Pazar günü koşulan üçüncü ve son ayakta toplam 39 araç start aldı. Birgün önce başlayan ve starta kadar süren sağnak yağmur ile kayganlaşan etaplar mücadeleyi çok daha heyecanlı bir hale getirdi. Büyük bir çekişmenin yaşandığı 3. yarışta finişe ilk sırada ulaşan ekip klasman dışı yarışan Cenk Ceyişakar-Kenan Engin oldu. Toplam 27 otomobilin finişe ulaşabildiği İstanbul Ralli Şampiyonası'nın üçüncü ayağında böylece Serhat Öztemir-Ünal Tezer ilk sırada yer aldı. Mitsubishi Lancer Evo 8 ile yarışan Ömer Erdem-Erhan Akpınar ikinci sırada yer alırken Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışan Can Çelebi-Burak Erdener ise üçüncülüğün sahibi oldular. Castrol desteği ile Rallivideo.com tarafından organize edilen Türkiye İnternet Ralli Şampiyonası'nda Genel klasman ve Sınıf 6'da birinci sırayı elde eden İbrahim Mercan, özel nedenlerle start alamayınca ikinci sıradaki Necmi Hasbudak, Tolga Şansal'ın co-pilotluğunda 50 kapı



Niobeweb desteğiyle mücadele eden Kemal Çetinkaya - Tolga Tezeken ekibi şampiyonayı çifte zaferle noktaladı



Halid Avdagiç yine gözlere hitap etmeyi sürdürdü



Burcu Çetinkaya Evo 9 ile ikinci yarışını yaptı

numarasıyla Ford Rallye Sport Turkey garajı tarafından hazırlanan Ford Fiesta ST ile tüm masrafları www.rallivideo.com tarafından karşılanarak İstanbul Ralli Şampiyonası'nın final ayağında start aldı. Necmi Hasbudak-Tolga Şansal, yarışı başarıyla tamamlayarak bir ilk'e imza atmış oldular. Üç ayaktan oluşan Castrol ana sponsorluğunda düzenlenen ve İSOK tarafından organize edilen İstanbul Ralli Şampiyonası bu son yarışla tamamlanmış oldu. Bayanlar şampiyonluğuna ise Demet Kapani Soley ulaştı.

Kemal Çetinkaya – Tolga Tezeken ekibinden çifte zafer

Castrol İstanbul Ralli Şampiyonası'nın grup N sınıf 2'de şampiyonluk düğümünün çözüleceği üçüncü ve son ayağında Kemal Çetinkaya – Tolga Tezeken'den oluşan Niobeweb.net ekibi kendileri için gereken puanları topladılar ve şampiyonluğu göğüsleyen taraf oldular. İzmirli ekip Kemal Çetinkaya – Tolga Tezeken, alışıktıkları parkur şartlarında çok fazla problem yaşamadan gerekli puanları hanelerine yazdırarak, lider konumunda bulundukları grup N sınıf 2 kategorisinde şampiyonluğa ulaştılar. Ayrıca ikili, en genç ekip kupasının da sahibi oldu.

Fiat Palio araçları ile üç yarışın üçünü de tamamlayarak istikrarlı bir pilotaj serileyen Kemal Çetinkaya, elde ettikleri



Necmi Hasbudak, sanaldan gerçeğe son rallide geçiş yaptı

bu başarıdan dolayı çok mutlu olduklarını ifade etti. Kemal Çetinkaya yarıştan sonra yaptığı açıklamada "Şampiyonaya aylar öncesinden hazırlanmaya başladık. Asıl hedefimiz geçen yıl kaçırdığımız Castrol Rally Academy için mücadele etmektir. Maalesef bu sene Castrol Rally Academy ile ilgili bir açıklama yapılmadı. Biz yine de elimizden geleni yapmak için kolları sıvadık. Bir çok aksilik yaşadık ve hatta son anda doğan maddi imkansızlıklardan dolayı şampiyonayı kovalayamayacaktık. Niobeweb.net'in desteği ve yakın dostlarımızın yardımları ile ilk yarışta start aldık. İlk yarıştan sonra yine maddi imkansızlıklar sorun yaratırken yanımızda yine dostlarımız vardı. Hem maddi hem manevi desteklerini esirgemeyen Ahmet İskender Kaya, Murat Günarslan, Sedat Bostancı, Vedat Bostancı, Hakan Gürel, Orçun



Burcu Burkut Erenkul şampiyonayı Bayanlar ikincisi olarak tamamladı

Nural, Soner Ömürlü, Can Çelebi, Serhat Öztemir, Deniz Azmak, Can Sipahioğlu, Gürkan Çağlar, Murat Güray, Ünal Şenbahar, Efe Ersoy, Fatih Yalçinkaya, co pilotum Tolga Tezeken, Amatör Ralliciler Birliği'nden bir çok isim, sponsorum Nio-

beweb.net ve ismini buraya yazamadığım birçok insana tekrar teşekkürlerimi iletiyorum. Bu güzel başarıda onların emeği çok büyüktür. Umarım bu tip başarılarımızı ileride devam ettirmek için gerekli imkanları bulabiliriz" açıklamasını yaptı.

3. İstanbul Mahalli Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Serhat ÖZTEMİR - Ünal TEZEL	Mitsubishi Lancer Evo 9	34:04,2
2.....	Ömer ERDEM - Erhan AKPINAR	Mitsubishi Lancer Evo 8	34:54,6
3.....	Can ÇELEBİ - Burak ERDENER	Mitsubishi Lancer Evo 9	35:24,1
4.....	Halid AVDAGIÇ - Özhan VARİNLİ	Mitsubishi Lancer Evo 7	36:24,6
5.....	Burcu ÇETİNKAYA - Bahadır GÜCENMEZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	36:30,5
6.....	Can ÇOKER - Mert SÜZGEN	Ford Fiesta St	38:22,6
7.....	Ahmet İskender - KAYA Gürkal MENDERES	Opel Corsa Kit Car	38:24,5
8.....	Tibet ÇELEPGİL - Tolga ÇİLİNGİR	Mitsubishi Lancer Evo 6	38:44,1



Ferrari yöneticileri 2009 için ihtiyatlı konuşuyor

Ferrari, bu yıl uygulanacak köklü kural değişikliklerinin, 2008'deki Dünya Şampiyonluğu'nu savunmayı daha zor hale getireceğine inanıyor. Geçtiğimiz yıl sürücüler klasmanında şampiyonluğu McLaren pilotu Lewis Hamilton'a kaptırmasına rağmen İtalyan ekibi, son 10 yılda sekizinci dünya şampiyonluğuna ulaşmıştı. Takım patronu Stefano Domenicali, sezona verilen arada yoğun bir şekilde çalışmalarını sürdürmelerine karşın, yeni aerodinamik düzenlemelerin ve maliyetlerin düşürülmesi sonucu getirilen bazı kısıtlamaların işlerini karmaşık hale getirdiğini söyledi. Yeni F60'ın Mugello'daki lansmanında konuşan Domenicali, "Hedefimiz ilk takımlar arasında olmak. Yıllardır bunu hep yapıyoruz. Fakat bu yıl işimiz biraz daha karmaşık ve daha zor olacak" ifadelerini kullandı.

Sezon içi test yasağı dahil yeni düzenlemeler nedeniyle ilginç bir sezon yaşayacaklarını düşündüğünü söyleyen Stefano Domenicali, "2009 sıradışı bir sezon olacak, hedefimiz ilk takımlar arasında bulunmak. Motivasyonu çok yüksek iki sürücümüz var, bu zaten herşeyi anlatıyor" diye konuştu. Yeni aracın ilk testlerini yaptığını ve araçla ilgili tüm bilgileri analiz etmekte olduklarını ifade eden Domenicali, Raikkonen ve Massa'nın bu sene şampiyonlukta, geçmişte olduğundan daha büyük rol oynayacaklarını kaydetti. Domenicali, "Sürücülerin takıma daha fazla girdide bulunacağına inanıyorum. Dolayısıyla sistemimiz yüzde 100 etkili olursa, pilotlarımıza, performans seviyelerini artırmaları için geçmişte olduğundan çok daha fazla fırsat vereceğiz" dedi.

Formula 1 Türkiye GP'sinin yeni sponsoru ING Bank oldu

Petrol Ofisi ile yapılan üç yıllık sözleşmenin bitimiyle birlikte sponsorsuz kalan Türkiye Grand Prix'si'ne, yaşanan global mali kriz ortamında adeta 'talih kuşu' kondu. 2007 yılında Oyak Bank'ı satın alarak Türkiye pazarına giren Hollanda'nın bankacılık ve sigortacılık devi ING ile Formula 1'in ticari haklarını elinde bulunduran FOM arasında üç yıllık anlaşma imzalandı. İki yıl önce Renault takımına ana sponsor olarak Formula 1'e yatırım yapmaya başlayan ING Bank, aynı zamanda Avustralya, Belçika ve Macaristan Grand Prix'lerinin de isim sponsoru olmayı sürdürüyor. Hollanda şirketi, özellikle Türkiye ve Balkan pazarında da marka bilinirliğini Formula 1 ile artırmayı hedefliyor. Böylece İstanbul Park Pisti'ni yıllık üç milyon dolar bedelle işleten F1'in patronu Bernie Ecclestone da rahatladı. F1'in patronu Bernie Ecclestone, FİYAŞ ile 2021'e kadar olan işletme sözleşmesini, Türkiye'nin 7 yıllık yarış yapma izninin sona ereceği 2011 yılı sonunda iptali için başvurmuştu.





Raikkonen ilk rallisinde 13'üncü oldu

2007 Formula 1 Pilotlar Şampiyonu Kimi Räikkönen 24-25 Ocak tarihlerinde Finlandiya'da düzenlenen Arctic Lapland Rally'de start aldı. Kai Lindström'un kopolotluğunda Fiat Grande Punto S2000'le mücadele eden Finli pilot, kar ve buzla kaplı birçok etapta oluşan 230 kilometrelik yarış 13'ncü sırada tamamladı. Kimi Räikkönen genel klasmanda rallinin galibi Juha Salo'nun yaklaşık 7 dakika gerisinde kalırken, Mitsubishi Lancer'la mücadele eden eski dünya şampiyonu Mika Häkkinen'in ise 7 dakika önünde noktaladı. Ralliyi izleyen Marcus Gronholm yarış sonrasında yaptığı açıklamada, Räikkönen'in ralli yeteneğinin şu ana kadar ikna edici olmadığını söyledi. Gronholm, "Henüz Räikkönen hakkında konuşmak zor. Belki şu an F1'de kurtlar arasında yarışıyor olabilir ama hemen rallide sürüş yapmayı öğrenebileceğini sanmıyorum" dedi.

"Motosiklet"in yeni patronu Süleyman Memnun

Motosiklet Federasyonu Başkanlığı'na Süleyman Memnun seçildi. Ankara'nın Gölbaşı ilçesindeki Patalya Otel'de gerçekleştirilen genel kurula Süleyman Memnun ve Mehmet Binli aday olarak katıldı. Genel kurula 135 delegeden 109'u katılırken, 65 kişinin desteğini alan Süleyman Memnun federasyonun yeni başkanı oldu. Diğer aday Mehmet Binli'nin 43 oy aldığı genel kurulda 1 oy ise geçersiz sayıldı. Genel kurulda ayrıca 14 kişilik yönetim kurulu ile disiplin ve denetim kurularının asil ve yedek üyeleri de belirlendi. Genel kurulda yeniden aday olmayan Bekir Yunus Uçar, yaptığı değerlendirme konuşmasında motosiklet sporuna küçümsenemeyecek hizmetler yapıldığını söyledi. Federasyonun mali ve diğer konularda tamamen özerk olduğunu ifade eden Uçar, "Görev süremizde büyük organizasyonlar gerçekleştirdik. Sorunlarla karşılaştık ama bunları da elbirliği ile aştık. Federasyonu kamuoyu gözünde utandıracak konuma düşürmedik" dedi. Yeni başkan Süleyman Memnun ise birçok sporcunun yetişmesine katkı sağladığını belirterek, başarılı çalışmalar gerçekleştirebilmek için birlik içinde hareket edeceklerini söyledi.



Rossi, Troy Bayliss ile kapışmak istiyor

Geçtiğimiz yılı Moto GP'de Dünya Şampiyonu olarak noktalan Fiat Yamaha sürücüsü Valentino Rossi, emekliye ayrılan son Superbike şampiyonu Troy Bayliss ile bir yarışta mücadele etmek istediğini açıkladı. Yamaha'nın yarış departmanından yapılan açıklamada Rossi'nin talebi doğrultusunda iki adet R1 üzerinde çalışıldığı açıklandı. Sezon sonu emekliye ayrılan ve şu an halinden oldukça memnun olduğunu açıklayan Troy Bayliss, Valentino Rossi'ye büyük saygı duyduğunu ancak tekrar geri dönmeyi düşünmediğinin altını çizirken, 1 milyon euro gibi bir rakamın kendisine önerilmesi halinde böyle bir kapışmaya sıcak bakabileceğini ancak bunun mümkün olacağını sanmadığını sözlerine ekledi.

SADE VE VAHŞİ



Tuning firması Carlsson, Mercedes-Benz SL 63 AMG'ye görsel anlamda çok sade ama etkili değişiklikler uygularken, performans yönünden de vahşileştirmiş.

Yazı: Tarık Akagün

Kendi halinde bir SL 500 bile Mercedes tutkunlarının ağızlarının suyunu akıtmaya yetecek kadar cazibeli bir otomobilken, SL Serisi'nin seri başı olan SL 63 AMG hiç kuşkusuz ki daha yüksek çekicilik katsayısına sahip.

Carlsson standart halinde bile baş döndüren cazibe sunan SL 63 AMG'yi daha da sıra dışı bir hale sokmuş ve SL CK63 RS olarak isimlendirmiş. Özellikle mat grafit rengiyle dikkat çeken bu otomobilde ayrıca yeni bir radyatör ızgarasına, poliüretandan üretilmiş yeni tampon altı spoiler ve arka tampon altı difüzöre yer verilmiş. Bu sade çekicilik performans biraz daha artırılmasıyla taçlandırılmış. Otomobilin standart olarak 525 HP güç ve 630 Nm tork üreten 6.2 litrelik V8 motoru, 600 HP güç ve 705 Nm tork üretir hale gelmiş. Bunun sonucundaysa 4.5 sn olan 0-100 km/s hızlanma süresi 4.1 saniyeye inmiş. Maksimum hızı 325 km/s olarak açıklanan SL CK63 RS'in süspansiyon ve fren sisteminde de geliştirmeler yapılmış. C-tronic adlı adaptif süspansiyonla otomobil araç yere 30 mm daha yaklaştırılırken, karbon fren diskleriyle de fren performansı artırılmış. Otomobilin Almanya fiyatı 272.500 Euro olarak açıklanıyor.



MAT GRAFİT RENGİ GÖVDE, ARKA SPOYLER VE DİFÜZÖR ÇEKİCİLİĞİ ARTTIRAN DETAYLAR



SADECE 151 TANE ÜRETİLDİ

Countach LP 400; en çarpıcı, en akılda kalan modellerden biri olarak adını Lamborghini tarihine altın harflerle yazdırmış bir model. Sadece 151 tane üretilmiş olması da, onu paha biçilmez kılan özelliklerden biri.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Lamborghini Medya



İtalyan Boğası'nın 1974-1978 yılları arasında ürettiği Countach LP 400, Miura modeliyle birlikte Lamborghini efsanesini yaratan otomobiller arasındadır. Marcello Gandini ve Nuccio Bertone imzasını taşıyan bu başyapıtta, uzunlamasına yerleştirilmiş (Longitudinale Posteriore - LP), 375 HP güç üreten 4.0 litrelik V12 motora yer verilmiştir. Bu motor, araca günümüzde bile çok yüksek bir değer olan 300 km/s'lik maksimum hız sağlamaktaydı. Yukarı doğru açılan kapıları, Countach LP 400'ün sportif tasarımını tamamlayan bir özelliktir ve birçok spor otomobil tasarımcısının ilham kaynağı haline getirmiştir. Sadece 151 adet üretilen bu otomobil, hala koleksiyonerlerin sahip olmak istedikleri ama çok zor bulunan bir model olarak popülarlığını korumaktadır.





www.

e-otodergi.com

YEDİNCİ SAYIMIZI İNDİREN **15.903** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN 9. SAYISINI 3 MART 2009'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.