

WWW.

AĞUSTOS 2019

SAYI:132

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

## PORSCHE TAYCAN

• MERCEDES-BENZ C 200 D COUPE • HONDA CR-V 1.5 TURBO CVT • SUZUKI SWIFT 1.2 GLX AT

## İstanbul-İzmir Otoyolu izlenimlerim

Yeni faaliyete geçen İstanbul-İzmir Otoyolu'nu, yeni Toyota Corolla Sedan Hybrid kullanarak, süre ve mesafeyi kaydederek test ettim. 29 Ağustos Perşembe günü gerçekleştirdiğim seyahat, verdiğim 33 dakikalık mola hariç tam 3 saat 33 dakika sürdü (İstanbul'dan çıkış yaptığım Kocaeli İl Sınırı tabelasından otoyoldaki İzmir-Konak çıkışına kadar). Seyahat boyunca otomobilin akıllı hız sabitleyicisini 130 km/s hıza ayarladım. Sistem, yol çalışması olan ve yolun tek şeride düştüğü birkaç yerde, aracın hızını öndeki araca göre ayarladı. O mesafeleri 70-80 km/s ortalama hızla geçtim. Birkaç tünel geçişinde hızımı tünel içi yasal hız limitlerine (80-90 km/s) düşürdüm. Otoyol boyunca 103,05 TL Osmangazi Köprü geçiş ücretinin yanı sıra bir gişede 33,50 TL, bir diğer gişede ise 119,75 TL olmak üzere toplam 256,30 TL tutarında ödeme yaptım. Toplam mesafe ise 416 kilometre tuttu. Corolla Sedan Hybrid, bu yolculukta 4.1 lt/100 km benzin tüketti. Onu da güncel benzin fiyatıyla hesaplarsak yaklaşık 114 TL yapıyor (416 km'de yaklaşık 17 litre benzin. 6,69 TL x 17 = Yaklaşık 114 TL). Kısacası İstanbul-İzmir yolculuğumun faturası yaklaşık 370 TL. Yol hakkındaki görüşlerim

ise şöyle: Otoyol henüz tamamlanmamış. Bazı yerlerde yol tek şeride bile düşüyor. Osmangazi Köprüsü'nü geçtikten sonraki mola yerinden başka hiçbir mola yerinin inşaatı bitmemiş. Sadece akaryakıt istasyonları faal. Hiç durmadan, şehirlere girmeden, trafik ışıklarına takılmadan hızla yol almak çok güzel. Yüksek otoyol bedeli ise, yolun vergilerimizle değil, özel bir şirket tarafından yapılıp işletilmesi nedeniyle oluşmuş durumda. Yoksa bu yol da İstanbul-Ankara otoyol ücretiyle eşit olabilirdi.

## Yeni egzoz emisyon normları devrede

Bundan 25 yıl kadar hayatımızda pek de yeri olmayan egzoz emisyon normları, artan çevre bilinciyle birlikte insanların ilk önceliği olmamakla birlikte, önem verdiği konulardan bir tanesi oldu. Euro normu ilk defa 1992 yılında Euro 1 olarak ortaya çıktı ve 2015 yılından itibaren de satılan tüm araçlar Euro 6 normlarını karşılamak zorundaydı. Ancak Euro 6 normu da kendi içinde basamaklara sahip.

Resmi Gazetede yayınlanan tebliğe göre, 1 Eylül 2019 tarihinden itibaren otomobillerde 6b emisyon sınıfından, 6d-TEMP emisyon sınıfına, ticari araçlardaysa Euro 6b'den, Euro 6C emisyon sınıfına geçildi ve haber sitelerinde kendine yer buldu. Bu sınıflandırmalar insanlarda doğal olarak merak uyandırıyor. Aslında tüm Euro 6 normlarında (Euro 6, Euro 6c, Euro 6d-TEMP ve Euro 6d) kâğıt üzerindeki emisyonlar (dizel için 80 mg/km NOx, benzinli için 60 mg/km NOx) aynı olsa da ölçüm metotları farklı. Bilindiği gibi NEDC yakıt ölçüm metodu yerini WLTP'ye bırakmıştı ve emisyon normu Euro 6c olarak tanımlanmıştı. Laboratuvar ölçüm sonuçlarını temel alan bu metodun bir üst basamağı ise gerçek hayat kullanımını temel alan RDE ölçümleri. Euro 6d-Temp (temporary-geçici) işte bu metodun bir ara basamağı durumunda ve gerçek hayat NOx değerlerinin, laboratuvar ortamı sonuçlarının 2.1 katına kadar daha fazla olmasına izin veriyor. 2021'deyse tamamen gerçek hayat sürüşünü temel alan Euro6-d devrede olacak.

Mutlu bir ay dilerim.





22



28



34

## HABERLER

- 08 Rakamlarla otomotiv
- 09 Temmuz 2019 otomobil satışları
- 15 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

## BİLGİLENDİRME

- 16 Karbondioksit emisyon değerleri

## KAPAK KONUSU

- 17 Porsche Taycan



17

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 22 Mercedes-Benz C 200 d Coupe
- 28 Honda CR-V 1.5 Turbo CVT
- 34 Suzuki Swift 1.2 GLX AT

## YASAL UYARI

- 40 e-otodergi yasal uyarı yazısı

# e-otodergi

AĞUSTOS 2019 - SAYI 132

### Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.  
Merkez Mahallesi, Ayazma Yolu Caddesi,  
Papirus Plaza, No: 37, Kat: 6, 5-CK  
34406 Kağıthane-İstanbul  
www.e-otodergi.com

### Editörler

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

### Grafik Tasarım

Design Adworks  
iletisim@designadworks.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.

## A7 Sportback'e 2.0 dizel motor

Dünyanın birçok ülkesinde tasarımı ile ödüller kazanan, Audi markasının en ikonik modellerinden biri olan A7 Sportback'in 2.0 litrelik dizel motora sahip versiyonu Doğu Otomotiv-Audi Yetkili Satıcıları'nda satışa sunuldu. Audi'nin geçen yıllarda uygulamaya koyduğu yeni motor isimlendirme yöntemine göre 40 TDI olarak adlandırılan 2.0 litrelik dizel motora sahip A7 Sportback, 204 HP güç üretiyor. Stronic şanzımana sahip model, aynı zamanda Audi'nin dört tekerden çekiş sistemi quattro'ya da sahip. A7 Sportback 40 TDI quattro 204 HP S tronic 802.436 TL baz fiyatla satışa sunuldu. Yeni A8 ile başlatılan dijitalleşme stratejisinin devamında Audi A7 Sportback, akustik geribildirimle sahip bir MMI dokunmatik ekran konseptiyle donatıldı. Buna göre, bir fonksiyonun etkinleştirildiği, ekrana dokunurken hissedilebiliyor ve klik sesi duyuluyor. Audi'nin opsiyonel olarak sunulan sesli kumanda özelliği, MMI navigasyon ve üstündeki sistemlerde doğal bir dil ile diyalog kurulacak şekilde tasarlandı. Bu sistem, hem araç içi bilgilerini hem de buluttan aldığı bilgileri kullanarak tüm verileri işliyor. MMI navigation plus sisteminde aynı zamanda Audi sanal kokpit uygulaması da yer alıyor. A7 Sportback'te dinamizm ile konforun buluşması daha da optimize ediliyor. Şehir dışı yollarında kıvrılırken dinamik bir çeviklik sağlayan bu özellik, otoyolda da konforlu bir sürüş sunuyor.



## Üstün LPG teknolojisiyle yüksek tasarruflu Duster ECO-G Türkiye'de!

**TASARRUFA BAŞLA >**





## T-Roc Cabrio Frankfurt'u bekliyor

Volkswagen, SUV model ailesinin yeni üyesi T-Roc'ın cabrio versiyonunu ilk kez Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtacak. 12-22 Eylül tarihleri arasında düzenlenecek Frankfurt Otomobil Fuarı'nda sahne alacak yeni T-Roc Cabriolet'nin 2020 baharında Avrupa'da pazara sunulması planlanıyor. Kompakt SUV segmentinde Volkswagen'in ilk üstü açık modeli olan T-Roc Cabriolet; farklı dış tasarımı, SUV modellerin karakteristik özelliği olan yüksek koltuk oturumu, esneklik ve yüksek sürüş keyfiyle başarılı bir kombinasyon vaat ediyor. T-Roc Cabriolet; Beetle ve Golf'ten sonra klasik yumuşak tavan geleneğini devam ettiriyor. Tam otomatik tavan yalnızca 9 saniyede açılıyor ve 30 km/s'ye varan hıza kadar otomobil hareket halindeyken açılıp kapanabiliyor. Yumuşak tavan, elektromekanik olarak kilitlenebiliyor. T-Roc Cabriolet'de seyahat eden yolcular, arka koltukların arkasına kadar genişletilebilen devrilmeye karşı koruma sistemiyle korunuyor. Önden çekişli T-Roc Cabriolet'de, 1.0 TSI 115 HP 6 ileri manuel ve 1.5 TSI 150 HP 7 ileri DSG turbo benzinli motorlar bulunuyor.



# *e-otodergi*

**SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI  
TAKİP ETMEK İÇİN  
SİMGELERE TIKLAYINIZ.**



## Toyota sürücüsüz otomobiller geliştiriyor

Toyota ve Pony.ai, otonom araçların geliştirilmesini ve kullanımını hızlandırmak amacıyla, otonom bir sürüş pilotu üzerinde işbirliği yapıyor. Her iki şirket de, güvenli mobilite hizmetleri çeşitlendirmek için ortak hareket edecek. Dünya çapında yıllık 10 milyondan fazla araç satışıyla otomotiv dünyasının lideri olmayı sürdüren Toyota, herkese hareket özgürlüğü sağlama vizyonu ile çalışmalarına devam ediyor. Toyota otonom sürüş hedefleri doğrultusunda, toplumun gelişimine katkıda bulunmaya devam ederken, Çin'in lider teknoloji şirketleriyle işbirliği yaparak çalışmalarını hızlandırıyor. Pony.ai, otonom sürüş için en güvenli çözümü oluşturarak, taşımacılığın geleceğinde bir devrim yaratan misyonuyla Çin'in önde gelen otonom sürüş teknolojisi şirketlerinden biri. 2018 yılının sonlarından bu yana, Pony.ai, Çin'de PonyPilot'u test ederek "robotaksi" adını verdikleri bir otonom sürüşlü taksi operasyonu başlattı ve Çin halkına otonom geziler sunan ilk şirket oldu. Daha iyi bir ulaşım sistemi oluşturmanın ve birçok insanın hayatına değer katmanın anahtarı olan otonom sürüş teknolojisi için yapılan işbirliği sayesinde, Toyota ve Pony.ai herkes için daha güvenli, daha verimli ve daha eğlenceli bir mobilite geleceğinin gelişmesini hızlandırıyor.



## 2020 Hyundai i10 hazırlanıyor

Hyundai, yeni i10 modelinin tasarımını gözler önüne seren ilk çizimi paylaştı. Yeni i10, yumuşak yüzeyler ve keskin çizgiler arasındaki kontrastı daha dinamik bir tasarımla vurguluyor. Yepyeni modelin boyutları, yerini aldığı modele göre artmış durumda. Genişliği, yüksekliği ve lastik ebatları büyüyen otomobil, A segmentinin sınırlarını zorlayarak kendinden büyük işlere imzasını atıyor. Hyundai'nin İzmit fabrikasında üretilerek 45'ten fazla ülkeye ihraç edilecek Yeni i10, geniş ön ızgarası, yeni farları, tamponu ve aerodinamiği iyileştiren üçgen hava açıklıklarıyla oldukça sportif bir karaktere sahip. X şeklindeki yeni C sütunu, aracı tanımlarken, ayrıca bu modelin en önemli tasarım özelliği olarak da öne çıkıyor. Aracın birçok noktasında kullanılan bu üçgen tasarım dili, aslında modelin genişliğini ve dört köşedeki tekerleklerin pozisyonunu da vurguluyor. Segmentinde lider olmak üzere yola çıkan yeni i10, bir dizi yeni Connected Car ve güvenlik özelliğine de sahip olacak. Blue Link, Apple Car Play, Android Auto, kablosuz akıllı telefon şarjı ve arka görüş kamerası gibi donanımlarıyla kendinden daha üst segmentteki modellere de göz dağı vermiş oluyor.



## Lexus LC 500h Ekim'de Türkiye'de

Premium otomobil üreticisi Lexus, süper coupe LC modelini Ekim ayından itibaren İstanbul ve Ankara showroom'larında sunmaya başlayacak. Yüksek performanslı hibrit motora sahip olan LC 500h modeli, sınırlı sayıda gelecek ve bu özel araca 2019 yılında yalnızca iki şanslı kullanıcı sahip olabilecek. İlk gösterildiği andan itibaren tüm dünyada büyük bir merak uyandıran ve tasarımıyla ödülleri kazanan LC, Türkiye'de de büyük bir merakla bekleniyor. Lexus mühendislerinin ve tasarımcılarının LF-FC konseptinin neredeyse aynısını üretime aktararak ürün gamına yeni bir soluk getiren LC süper coupe, markanın tasarım felsefesinin ve teknolojisinin geldiği en üst noktayı temsil ediyor. Lexus LC 500h, 3.5 litre V6 benzinli motoru elektrikli motorla kombine ederek 354 HP güç üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 5 saniyenin altında tamamlayan LC 500h, her koşulda yüksek bir performans sunuyor. LC, performansı ve sıra dışı tasarımıyla Lexus'un bir efsane haline gelen LFA modelinin izlerini takip ediyor.



## Cardata'dan servis ve bakım verileri

Otomotiv sektörünün en büyük veri ve analiz şirketi Cardata, otomobil modellerinin servis ve bakım maliyetlerini ortaya çıkaran önemli bir çalışmaya imza attı. Türkiye'de satılan 2000 farklı modeli içeren Cardata veri setinde, servis bakım maliyetlerinden garanti sürelerine kadar birçok veriye erişilebiliyor. Cardata Türkiye Genel Müdürü Hüsamettin Yalçın, "Bu kapsamlı seti çok yakında Cardata mobil uygulaması üzerinden tüm kullanıcılara açacağız. Böylece herkes satın almayı düşündüğü aracın garanti süreleri, servis bakım maliyetleri gibi birçok detayı saniyeler içerisinde görebilecek. Bu kapsamlı seti çok yakında Cardata mobil uygulaması üzerinden tüm kullanıcılara açacağız. Böylece herkes satın almayı düşündüğü aracın garanti süresi, servis bakım maliyetleri gibi birçok önemli detayı saniyeler içerisinde görebilecek" değerlendirmesinde bulundu.

## V Weekend Motoring için geri sayım

Geçen yıl Intercity İstanbul Park tarafından gerçekleştirilen V Weekend Motoring'in ikincisi için geri sayım başladı. 27-28-29 Eylül'de gerçekleştirilecek olan festivalde binlerce özel aracın yanı sıra otomobil ve motosiklet markalarına ait tanıtım standları bulunacak. Festivalde 7'den 77'ye herkes için eğlenceli ve heyecanlı etkinlikler olacak. Türkiye'nin tek otomobil merkezi olan Intercity İstanbul Park tarafından geçtiğimiz yıl gerçekleştirilen ve ülkemizde bugüne kadar görülmemiş bir otomobil kültürü festivaline dönüşen V Weekend Motoring'in ikincisine çok az zaman kaldı.



Hazırlayan: Emre Anamur

20

Porsche, gündelik kullanım için safkan bir spor otomobil arayanların tercih ettiği 911 GT3 modelinin 20'nci yaşını kutluyor.



1.000.000

SEAT'ın kompakt modeli Leon, 2012 yılında pazara sunulan üçüncü neslinin lansmanından bu yana 1 milyon adetlik satış rakamına ulaştı.

10

Dünyanın en çok satan elektrikli aracı Nissan Leaf, emisyonsuz teknolojisi sayesinde, Euro NCAP'ın Temiz Hava Testlerinden 10 üzerinden 10 puan aldı.



140

Tofaş, Egea tutkunları tarafından kurulan Egea Club'ın üçüncü buluşmasına ev sahipliği yaptı. Bursa'daki Tofaş Fabrikası'nda düzenlenen etkinliğe 300 kişi ve 140 otomobil katıldı.

1.000.000

Volvo Trucks mühendislerinden Nils Bohlin tarafından 1959 yılında geliştirilen üç noktalı emniyet kemeri bugüne kadar 1 milyon hayat kurtardı.



1.300.000

2016 yılında Hoşdere Otobüs Fabrikası'nda CNG'li otobüs üretmeye başlayan Mercedes-Benz Türk'ün bu alandaki yatırımları 1.3 milyon Euro'yu geçti.





# En büyük düşüş

Vergi indiriminin sona ermesinin ardından Temmuz ayında satışlar dip yaptı. Temmuz ayında 6939 adedi yerli üretim, 8459 adedi ise ithal olmak üzere toplam 15.398 adet otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 45.1 oldu. Lüks SUV satışları ise Haziran ayına göre yüzde 25 artış göstererek dikkat çekti.

Yazı: İsa Demir

**T**emmuz ayında satışlar öyle düştü ki, bu düşüş oranı şimdiye kadarki 2019 yılının en büyük düşüşü oldu. Temmuz ayında toplam 15.398 adet otomobil satılırken, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 63.3 gibi çok yüksek bir seviyede düşüş gerçekleşti. Haziran ayında henüz dip yapmadığımızı yazmıştık ve maalesef haklı çıktık.

Yılın yedinci ayında 6939 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 45.1 seviyesinde gerçekleşti. 2479 adet otomobil satan Renault liderliğini devam ettirdi. 1562 adet satışla Fiat ikinci, 1311 adet satışla Toyota üçüncü geldi. 764 adet satan Honda ise dördüncü oldu.

Temmuz ayında satılan ithal otomobil sayısı 8459 oldu. İthal markalar arasında Volkswagen 1105 adetle en çok satan marka oldu. 838 adet satan Hyundai ikinci, 830 adetle Mercedes-Benz üçüncü, 782 adetle Peugeot ise dördüncü geldi.

Model sıralamasına gelince: Temmuz ayında Fiat Egea Sedan 1424 adet satarak birinci olurken 1254 adet satışla Renault Megane Sedan ikinci, 1126 adetlik satışla Toyota Corolla üçüncü geldi.

Haziran ayının sonunda vergi indirimlerinin kaldırılması Temmuz ayında satışların düşmesine neden oldu. Ağustos ayında ise piyasalarda biraz sıkıntı

görüldü. Yani satışlar belki biraz yükselebilir ama çok umutlanmamak gerek. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2018	2019	Aylık değişim (%)
Ocak	26.611	10.979	- 58,8
Şubat	35.901	19.205	- 46,5
Mart	59.798	38.628	- 35,4
Nisan	55.108	24.416	- 55,7
Mayıs	57.227	27.126	- 52,6
Haziran	41.225	36.024	- 12,6
Temmuz	42.024	15.398	- 63,3
TOPLAM	317.894	171.776	- 45,9

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Renault	2479	26.369
2	Fiat	1562	25.239
3	Toyota	1311	11.372
4	Honda	764	7929
5	Hyundai	611	3384
6	Ford	212	839
Toplam		6939	75.132

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019	Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Volkswagen	1105	16.151	27	Mitsubishi	9	238
2	Hyundai	838	7688	28	Mazda	9	176
3	Mercedes-Benz	830	5052	29	Alfa Romeo	7	196
4	Peugeot	782	9606	30	SsangYong	6	71
5	Opel	641	6627	31	DS	5	74
6	BMW	585	4077	32	Lexus	3	21
7	Dacia	561	7005	33	Lamborghini	3	7
8	Audi	467	4346	34	Aston Martin	2	9
9	Nissan	459	6366	35	Maserati	1	20
10	Skoda	334	5486	36	Ferrari	1	10
11	Ford	279	5124	37	smart	1	21
12	Citroen	265	2165	38	Bentley	0	4
13	Renault	215	3552	39	Infiniti	0	0
14	Volvo	210	2052	Toplam		8459	96.644
15	Kia	178	1959				
16	SEAT	169	2223				
17	Honda	116	1422				
18	Land Rover	88	445				
19	Jeep	82	967				
20	Fiat	48	501				
21	Toyota	42	635				
22	Suzuki	31	1071				
23	MINI	31	626				
24	Subaru	22	370				
25	Porsche	22	177				
26	Jaguar	12	101				





### Hyundai i10 önde

İzmit'te üretilen Hyundai i10 Temmuz ayında 50 adet satarak kendi segmentinde lider oldu. Zaten üretilmeye başlandığından bu yana hep lider konumda. 8 adet satan Kia Picanto ikinci olurken 5 adet satan Fiat Panda ise üçüncü oldu. Bunun dışında diğer modellerin satışlarının sınırlı kaldığını görüyoruz.

#### A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Hyundai i10	50	265
2	Kia Picanto	8	78
3	Fiat Panda	5	38
4	Fiat 500	1	20
5	Smart Fortwo	1	19
A Segmenti toplam satış		64	
A Segmenti pazar payı			% 0,4



### Renault Clio HB birinci

Bursa'da üretilen Renault Clio HB, Temmuz ayında satışları düşse de liderliğini devam ettirdi. Temmuz ayında 1025 adet satan Renault Clio HB bu sefer tüm modeller arasında listeye giremedi. Onun arkasından 545 adet satışla Hyundai i20 ve 181 adet satışla Dacia Sandero geldi.

#### B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Renault Clio HB	1025	12.246
2	Hyundai i20	545	3103
3	Dacia Sandero	181	2199
4	Citroen C3	103	454
5	Opel Corsa	76	1595
6	Volkswagen Polo	38	2616
7	Toyota Yaris	15	367
8	Ford Fiesta	15	323
9	Peugeot 208	15	312
10	Honda Jazz	15	183
B Segmenti-HB toplam satış		2.098	
B Segmenti-HB pazar payı			% 13,6



### Peugeot 301 öne geçti

Bu segmente Fransız modeller hakim. Aralarında hiçbiri yerli üretim değil. Bir zamanlar Türkiye'nin en çok satan modellerinden biri olan Renault Symbol bu sefer üçüncülüğe kadar düştü. Temmuz ayında 265 adet satan Peugeot 301 modeli lider olurken onun arkasından kuzeni Citroen C-Elysee geldi.

#### B segmenti sedan - en çok satan 4 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Peugeot 301	265	3213
2	Citroen C-Elysee	136	1362
3	Renault Symbol	92	1305
4	Skoda Rapid	0	17
B Segmenti-Sedan toplam satış		493	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 3,2



### Volkswagen Golf sakinleşti

Volkswagen Golf satışları Haziran ayında neredeyse üç katına çıkarak dikkat çekmişti. Haziran ayındaki 2009 adetlik satıştan sonra Temmuz ayındaki 250 adetlik satış size çok az gelebilir ancak bu rakamla bile Golf birinci olmayı başardı. Satışların ne kadar düştüğünü buradan görebilirsiniz!

#### C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Volkswagen Golf	250	4922
2	SEAT Leon	92	1471
3	Fiat Egea HB	79	978
4	Audi A3 Sportback	56	939
5	Honda Civic HB	46	474
6	Mercedes-Benz A-Serisi	42	391
7	Peugeot 308	23	144
8	Volvo V40	22	834
9	BMW 1 Serisi	15	686
10	Renault Megane HB	11	526
C Segmenti-HB toplam satış		694	
C Segmenti-HB pazar payı			% 4,5



### Fiat Egea Sedan lider

Temmuz ayında tüm modeller sıralamasında ilk üç model de C segmentinden çıktı ancak Temmuz ayında en fazla satan ilk üç modelin toplamı, Haziran ayındaki Fiat Egea Sedan'a bile yetişemiyor. Yani satışlara hangi açıdan bakarsak bakalım çok dip seviyede olduğu bir gerçek.

#### C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Fiat Egea Sedan	1424	23.667
2	Renault Megane Sedan	1254	11.568
3	Toyota Corolla Sedan	1126	9889
4	Honda Civic Sedan	764	7929
5	Hyundai Accent Blue	399	2754
6	Opel Astra Sedan	300	2309
7	Skoda Octavia	134	2967
8	Ford Focus Sedan	130	3064
9	Hyundai Elantra	56	761
10	Audi A3 Sedan	36	807
C Segmenti-Sedan toplam satış		5664	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 36,8



### Volkswagen Passat devam ediyor

Haziran ayına göre satışlar her ne kadar yarıya düşmüş olsa bile, sıralama pek değişmedi ve Volkswagen Passat 480 adet satarak birinci geldi. 319 adet satan Mercedes-Benz C-Serisi ikinci olurken satışlarını bir önceki aya göre arttıran BMW 3 Serisi 226 adet satışla üçüncü oldu.

#### D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Volkswagen Passat	480	4993
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	319	2697
3	BMW 3 Serisi	226	1101
4	Skoda Superb	140	1786
5	Opel Insignia	46	483
6	Renault Talisman	35	336
7	Volkswagen Arteon	19	314
8	Audi A4	5	922
9	Ford Mondeo	2	67
10	Mazda 6	0	17
D Segmenti-Sedan toplam satış		1229	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 8,0





### E-Serisi'nin satışları pek düşmedi

E segmenti satışları Temmuz ayında daha alt sınıflardaki gibi fazla bir düşüş göstermedi. Haziran ayında olduğu gibi Temmuz ayında da Mercedes-Benz E-Serisi birinci olarak 270 adet satış gerçekleştirdi. Onun ardından 203 adet satan BMW 5 Serisi ve 59 adet satan Audi A6 modeli geldi.

#### E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Mercedes-Benz E-Serisi	270	1044
2	BMW 5 Serisi	203	960
3	Audi A6	59	689
4	Volvo S90	35	203
5	Jaguar XF	0	0
E Segmenti-Sedan toplam satış		572	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 3,7



### Liderlik Mercedes-Benz'e geçti

BMW 7 Serisi, Haziran ayında gaza basarak rakiplerini geride bırakmıştı ancak Temmuz ayında liderliği Mercedes-Benz modellerine bırakmak zorunda kaldı. 13 adet satan Mercedes-Benz S-Serisi birinci olurken 11 adet satan Mercedes-Benz CLS onu takip etti. BMW 7 Serisi bu iki modelden sonra geldi.

#### F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Mercedes-Benz S-Serisi	13	49
2	Mercedes-Benz CLS	11	66
3	BMW 7 Serisi	6	51
4	Porsche Panamera	5	18
5	Audi A8	3	30
F Segmenti toplam satış		27	
F Segmenti pazar payı			% 0,2



### B-SUV'da eski tüfek yine lider

Bu sınıfın öncüsü olarak lanse edilen Nissan Juke, en yeni rakiplerini dahi geride bırakarak 114 adetlik satışla liderlik koltuğuna yerleşti. 97 adet satan Hyundai Kona ikinci gelirken 84 adet satan Peugeot 2008 üçüncü, 36 adet satan Jeep Renegade ise dördüncü oldu.

#### B-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Nissan Juke	114	486
2	Hyundai Kona	97	1000
3	Peugeot 2008	84	849
4	Jeep Renegade	36	607
5	Opel Crossland X	34	430
6	Renault Captur	23	412
7	Suzuki Vitara	21	769
8	SEAT Arona	19	116
9	Ford EcoSport	13	249
10	Opel Mokka X	11	155
Küçük-Giriş SUV Segmenti toplam satış		483	
Küçük-Giriş SUV Segmenti pazar payı			% 3,1



### C/D-SUV'da Peugeot 3008 birinciliğe alışı

Daha önce de dediğimiz gibi, farklı bir tasarım dili oluşturan Peugeot 3008 modeli birincilik koltuğuna almış görünüyor. Farklı ızgarası ve C sütunuyla insanların beğenisini toplayan Peugeot 3008 modeli, Temmuz ayında 340 adet satışla birinciliğini devam ettirdi.

#### C/D SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Peugeot 3008	340	4702
2	Nissan Qashqai	310	4960
3	Volkswagen Tiguan	288	2576
4	Hyundai Tucson	286	3147
5	Dacia Duster	261	3668
6	Toyota CHR	185	1483
7	Kia Sportage	145	1343
8	Opel Grandland X	137	989
9	Ford Kuga	96	1154
10	Peugeot 5008	47	311
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			2870
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 18,6



### Yine Range Rover Velar!

Marka içinde ara bir model olarak konumlandırılan Range Rover Velar, Haziran ayından sonra Temmuz ayında da 22 adetlik satışla segmentinde en çok tercih edilen model olmayı başardı. Onun arkasından 22 adetlik satışla Volvo XC60 geldi.

#### E - Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Range Rover Velar	22	141
2	Volvo XC60	15	150
3	Mercedes-Benz GLC	12	86
4	Land Rover Discovery	12	35
5	Porsche Macan	10	127
6	Land Rover Discovery Sport	9	54
7	Mercedes-Benz GLC Coupe	7	43
8	Jaguar F-Pace	7	29
9	BMW X3	6	46
10	Audi Q5	5	109
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış			117
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,7



### Satışlar yüzde 25 arttı

Lüks SUV segmentinde Volvo XC90 modeli, Nisan ayı gibi Temmuz ayında da az bir farkla lider oldu. Genel satışlarda tarihi düşüşler yaşanırken lüks SUV segmentinin satışlarında Haziran ayına göre yüzde 25 seviyesinde artış oldu. Bu da Türkiye'de zengin olan insanların daha da zenginleştiğinin bir göstergesi olabilir.

#### F - Üst Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Temmuz 2019	Ocak-Temmuz 2019
1	Volvo XC90	39	308
2	BMW X5	38	193
3	Audi Q7	36	130
4	Range Rover Sport	28	108
5	Jeep Grand Cherokee	24	46
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			201
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 1,3



# E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



Sizinle e-otodergi'nin Türkiye otomotiv dergiciliğinde yaşattığı "ilk"leri ve sahip olduğu "en"leri paylaşmak istiyoruz.

## e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yıllığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren şirketin web sitesine ulaşılır)
- Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)
- Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)
- App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)

## e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kiskanılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)
- Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)
- Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

# HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

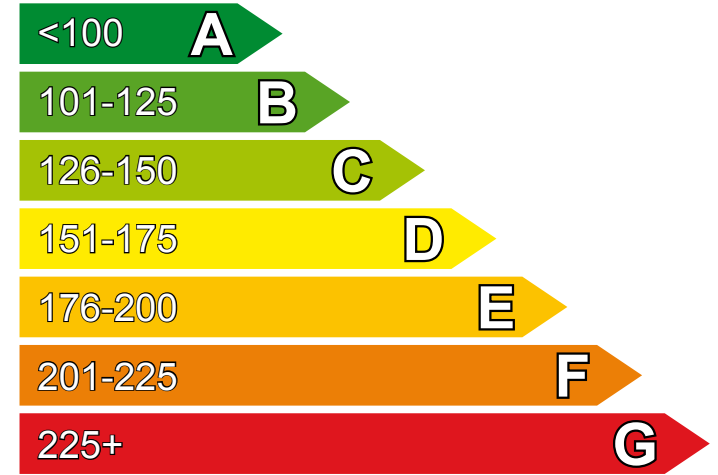
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

**T**ürkiye’nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, Temmuz 2010 sayımızdan bu yana her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilinçlendirildiği “karbondioksit emisyon değeri tablosu”nu yayınlıyoruz. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Artık dergimizde yer alan tüm “İlk Sürüş”, “Sürüş İzlenimi”, “İkili Sürüş İzlenimi”, “Videolu Test”, “Test” ve “Karşılaştırma” disiplinlerinde, her otomobilin karbondioksit emisyon değerini ve bu sınıflandırmada aldığı değeri açıklıyoruz. Amacımız, siz otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.



Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler olarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

## CO<sub>2</sub> Emisyon Değeri (g/km)



### Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi “A” sınıfında olurdu!

Eğer otomobil dergilerine de çevrecilik konusunda harf verilseydi e-otodergi “A” sınıfında olurdu. Nedenlerini sıralayalım:

- Basılı dergi değiliz: Kağıt kullanmıyoruz, ormanları koruyoruz.
- Dağıtımımız web sitemizde yapılıyor: Dağıtım için kamyon, uçak vb. taşıtlar kullanmıyoruz. Emisyon üretmiyoruz.
- İademiz yok: Basıp dağıttığımız dergilerden satılmayanlar tekrar elimize gelip çöpe dönüşmüyor. Her ay kaç kişi isterse, o kadar kişi dergimizi indirebilir.
- Emisyonumuz sıfıra yakın: Keşke sıfır olsaydı ama internetten yayın yaptığımız için dergimizi indirmek için elektrik enerjisi gerekiyor.
- Hemen belirtelim: e-otodergi’nin tüm çekimlerinde, konumuz otomobil olmasına karşın; tutum, davranış ve sürüş tarzımızla çevreye en az zararı verme gayreti içerisindeyiz.



# TAM DİJİTAL KOKPİTE DOĞRU

Yeni Porsche Taycan'ın "Dijital, sade ve sürdürülebilir" olarak tanımlanan yepyeni kokpiti, neredeyse hiç fiziksel düğme bulunmamasıyla dikkat çekiyor.







**P**orsche'nin ilk elektrikli spor otomobili Taycan, iç tasarımında geleneksel Porsche tasarımını dijital ve sürdürülebilir bir şekilde gününüme taşıyor. 4 Eylül tarihinde Frankfurt Otomobil Fuarı'nda dünya lansmanı yapılacak olan Taycan modeliyle yeni bir döneme giren Porsche, tamamen elektrikli ilk spor otomobiliyle iç tasarım konusunda da belirleyici olmayı hedefliyor. Geleneksel tasarım detaylarının yeniden yorumlanarak dijital çağa uygun hale getirildiği Taycan'da, markanın klasik tasarım detayları, yeni bir kullanıcı tecrübesiyle birleştirilmiş ve sadeliğiyle de daha etkileyici hale getirilmiş.





### 911'DEN İLHAM ALAN ÖN KONSOL

Taycan'ın ön konsolu, 1963 model orijinal 911'in ön konsolundan ilham alınarak tasarlanmıştır. Açık ve tamamen yenilenmiş yapısıyla yeni bir dönemin başlangıcını işaret eden Taycan'ın kokpiti, bariz bir şekilde sürücü odaklı, sade, minimalist ve ultra modern bir şekilde tasarlanmıştır. Kontrol tuşları geliştirilirken hedef, hem kolaylıkla kullanılabilmesi hem de dikkat dağıtmamaları olmuştur. Bağımsız ve kavisli gösterge paneli, ön konsolun en üst kısmına yerleştirilmiştir. Sürücü odaklı panelde, sürüş için gerekli olan bilgilerin görüş alanı içinde kalması sağlanmıştır.

### 16,8 İNÇ'LİK GÖSTERGE PANELİ

Yenilikçi gösterge paneli, Porsche'nin tipik özelliği olan yuvarlak hatlara sahip ve kavisli 16,8 inç'lik bir ekrandan oluşuyor. Kapak kullanılmamış olması, yüksek kalite akıllı telefonları ve tabletleri andıran hafif ve modern bir

stil benimsenmesini sağlamış, polarizasyon filtresiyle de yansımaların önüne geçilmiştir. Sürücülere gösterge paneli için dört gösterge modu sunulacak. Bunlardan ilki "Klasik mod". Porsche'ye özgü yuvarlak hatlı göstergeleri içeren bu modda, güç göstergesi, orta paneldeki devir saatinin yerini almıştır. İkinci mod olan "Harita modu"nda ise ortadaki güç göstergesi yerine bir harita görüntüsü eklenmiştir. Üçüncü mod olan "Tam Harita modu"nda, bilinçli olarak yuvarlak göstergeler kaldırılmış ve yerlerine tüm ekranı kaplayan bir navigasyon haritası eklenmiştir. Dördüncü ve son mod olan "Sade mod"da ise minimalist bir okla yalnızca hız, trafik işaretleri ve navigasyon gibi sürüş için esas olan bilgilere yer verilmiştir. Aynı zamanda ekranın kenarlarında far ve şasi fonksiyonlarının yönetilmesini sağlayan ufak, dokunmatik alanlar da yer alıyor. Gösterge paneli bu yüzden direksiyon simidinden daha geniş ve ikonik orijinal 911'i hatırlatıyor.

EVET! YANLIŞ GÖRMÜYORSUNUZ!  
PORSCHE'NİN YEPYENİ MODELİ  
TAYCAN'DA FİZİKSEL DÜĞME SAYISI  
YOK DENECEK KADAR AZ. ÖN YOLCU  
KOLTUĞUNUN ÖNÜNDEKİ KONSOLDA  
BİLE DİJİTAL EKRANA YER VERİLMİŞ  
DURUMDA.

## İKİ FARKLI DİREKSİYON SİMİDİ

Hafif bir görüntüye sahip olan direksiyon simidinin iki model seçeneği bulunuyor. Porsche, sade direksiyona ek olarak, renkli parçalar da ilave edilebilen GT spor direksiyon opsiyonunu da sunuyor. Vida başlarının gözle görülebilir olduğu ayırt edici bir tasarıma sahip olan bu direksiyon simidi, farklı sürüş modları arasında seçim yapmak için Porsche'nin tipik yuvarlak hatlı anahtarını da bünyesinde bulunduruyor. Ön konsolun üst ve alt kısımları, aracın eni boyunca bir kanat gibi açılıyor. 10,9 inç'lik merkezi bilgi ve eğlence göstergesi ile tercihe bağlı yolcu göstergesi, birlikte siyah panel görünüşüne sahip entegre bir cam bant oluşturarak iç tasarımla görsel uyum sağlıyor.

Tüm kullanıcı arayüzleri Taycan için yenilenmiş. Geçiş anahtarları ve düğmeler gibi geleneksel donanım kontrollerinin sayısı ciddi şekilde azaltılmış. Dokunmatik kullanım ve "Hey Porsche" komutuna cevap veren ses sistemiyle kontrol akıllı ve sezgisel hale getirilmiş. Taycan'ın Porsche Aktif Stabilite Yönetimi (PASM) gibi sürüş sistemleri, merkezi ekran kullanılarak doğrudan erişimle ayarlanabiliyor. Sürücü net bir biçimde yapılandırılmış ve özelleştirilebilir ana ekran aracılığıyla tüm uygulamalara hızlı bir şekilde erişebiliyor. Bu uygulamalar arasında navigasyon, telefon, medya, konfor ve Porsche Connect bulunuyor. Optimize ses kontrolü sayesinde sürücüler istenen fonksiyona daha da hızlı erişebiliyor.

## ÖN KOLTUKTA YOLCUYA ÖZEL EKRAN

Bir ilk olarak, Taycan'ın ön koltuğunda oturan yolcular, sürücünün dikkatini dağıtmadan ayarları değiştirebilmelerine imkan tanıyan, kendilerine ait bir dokunmatik ekrana da sahip olacak.

## GENİŞ ÇAPLI KİŞİSELLEŞTİRME SEÇENEKLERİ

Taycan'ın rengi ve materyal tasarımı, gelenekselden sürdürülebilir ve moderne kadar geniş bir yelpazede kişiselleştirilmiş ekipman kullanımına olanak tanımış. Seçenekler arasında klasik deri ve tabaklama sürecinde zeytin yaprakları kullanılan Club Leather "OLEA" da bulunuyor. Yeni bir özellik de son teknoloji ürünü yüzey dokusuna sahip, tamamıyla derisiz iç tasarım. Bu





tasarımda kısmi olarak geri dönüştürülmüş polyester liflerinden oluşan yüksek kalite mikro fiber "Race-Tex" malzemesi kullanılmış. Bu tasarımın üretimi geleneksel malzemelere kıyasla yüzde 80 oranında daha az karbondioksit ortaya çıkarıyor. Zemin kaplaması için diğer malzemelerin yanı sıra geri dönüştürülmüş balık ağlarından yapılan fiber "Econyl" kullanılıyor. Taycan geleneksel ve modern stile sahip birçok iç ve dış ayar seçeneği sunuyor. İç vurgular ve süslemeler detaya verilen önemin altını çizirken, malzeme özellikleri ve işçilik bakımından Porsche için tipik olan en yüksek kalite standartlarını da sağlıyor. Otomobil; Siyah-

Yeşil Limon-Bej, Böğürtlen, Atakama Bej ve Meranti Kahverengi iç renk seçeneklerine sahip. Opsiyonel paket, müşterilere siyah mat, koyu gümüş ya da zarif bir şampanya tonu olan neodim renklerde, kontrast oluşturan özel renk seçenekleri de sunuyor. Kapılar ve orta konsollar için seçenekler arasında ahşap trim, mat karbon, kabartmalı alüminyum ve kumaş bulunuyor. Bu yenilikler dışında hiçbir Porsche'nin mahrum kalmaması gereken bir başka detay daha var: Geleneksel Porsche modellerindeki gibi motor çalıştırma düğmesi direksiyonun sol tarafında yer alıyor.





# MERCEDES C 200 D COUPE

Göz alıcı bir tasarıma sahip Mercedes C 200 d Coupe, 1.6 lt'lik dizel motoruyla makul bir performansa sahip.







**D**aha önceden sedan karoserlisine yer verdiğimiz makyajlı ve yeni motorlu C 200 d, bu sefer coupe gövdesiyle sayfalarımıza konuk oluyor. Makyajlı C Serisi Coupe ülkemizde iki farklı motor seçeneği ile satılıyor. Her ikisi de AMG donanımlı olan bu araçlardan 1.5 lt 184 HP benzinli motorlu C 200 4 Matic Coupe 457.900 TL'lik, 1.6 lt 160 HP dizel motorlu C 200 d Coupe 472.600 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Metalik grafit gri, 19 inç jantlar, gelişmiş ses sistemi, kablosuz şarj, anahtarsız giriş gibi opsiyonlara sahip test aracımızın fiyatıysa 510.000 TL.





9 İLERİ ORANLI OTOMATİK ŞANZIMANA DİREKSİYONUN ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN KUMANDA EDİLEBİLİYOR. DYNAMIC SELECT, 5 FARKLI SÜRÜŞ MODUNA SAHİP. ÖN EMNİYET KEMERLERİ ELEKTRİKLİ BİR DÜZENЕКLE SÜRÜCÜ VE YOLCUYA YAKLAŞTIRILIYOR. DİJİTAL GÖSTERGE TABLOSUNDA 3 FARKLI TEMA MEVCUT.

### TASARIM VE İÇ MEKÂN

Gerçek coupe otomobiller, otomobilden keyif almasını bilen insanlara yönelik, daha özel araçlar. İşte Mercedes-Benz C Serisi Coupe de, son dönemde yollara çıkan 4-5 kapılı coupe'lerin aksine gerçek anlamda coupe bir otomobil. Ufak bir S Serisi Coupe havasında olan C Serisi Coupe, sedan kardeşinden 37 mm daha alçak bir tavana sahip. Mercedes-Benz

tasarımcıları, C Serisi Coupe'de bazı üreticilerin yaptığı gibi, sadece arka 2 kapıyı iptal etmekten çok daha fazlasını yapmışlar. Bunun sonucunda da sedandan çok daha farklı ve atletik görünen bir arka kısım ortaya çıkmış. Unutmadan makyajla beraber nelerin değiştiğini de söyleyeyim. Makyajla birlikte farlar farlar, ön tampon, stoplar ve arka tampon yenilenmiş. Otomobilin direksiz kapılarını açıp, iç mekâna

geçtiğimde sedana göre daha sportif ve daha alçak bir oturma pozisyonu beni karşıladı. Ön tarafta oturma pozisyonu sedan C Serisi'ne göre yaklaşık 1.5 cm daha alçak (sedanda ön koltuk minder yüksekliği araç tabanından itibaren 286 mm, coupe'de 272 mm). Bundan dolayı ön tarafta 37 mm alçalan tavanın etkisi pek hissedilmiyor. Ancak arka taraftaki baş mesafesi belirgin şekilde kısıtlı. Ancak bu bir



coupe otomobil ve deyim yerindeyse bu otomobilin özelliği bu. Otomobilin ön konsolunu uzun uzadıya anlatmayacağım, çünkü kalite hissi yüksek olan bu ön konsol sedandaki ile benzer.

### SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde Mercedes'in yeni geliştirdiği, alüminyum bloklı, çelik pistonlu, OM 654 D16 kodlu dizel motor görev yapıyor. 9G-Tronic şanzımanla kombine edilmiş; 160 HP güç ve 360 Nm tork üreten bu motor 1.6 BlueTec dizellerden +24 HP daha fazla güç ve

+40 Nm daha fazla tork sağlıyor. Gaz pedalı tepkileri özellikle Sport+ sürüş modunda daha da iyileşiyor ve otomobil fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.2 saniyede tamamlıyor. Bu değer Sedan kardeşinden 0.3 saniye daha yavaş. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketim değeri 4.6 lt/100 km, sedan ile aynı olan otomobil 120 km/s (GPS hızı) sabit hızla yaptığım otoyol sürüşlerinde 5.0 lt/100 km tüketim değeri elde ederken, 500 km'yi aşan kullanımım sonunda gerçekleşen ortalama yakıt tüketim değeri 5.5 lt/100 km oldu.

C SERİSİ COUPE, SEDAN  
KAROSERLİ KARDEŞİNE GÖRE  
34 MM DAHA ALÇAK.





Dynamic Select adlı sürüş karakteri seçicisi Eco, Comfort, Sport, Sport+ ve Individual olmak üzere 5 farklı sürüş karakteri sunuyor. Eco'da gaz pedalı tepkisi azalıyor ve klimanın da soğutma kapasitesi biraz düşüyor. Sport+'da ise sürüş olabilecek en canlı hale geliyor. Önde 4 kollu, arkada 5 kollu bağımsız süspansiyon sistemine sahip ve yol tutuş limitleri yüksek. Süspansiyon konforu da 19 inçlik jantlara rağmen hiç fena değil.

### SONUÇ

Bir coupe otomobil sürücüsünü mutlu etmeli... C 200 d'e sürücüsünü; tasarımı, yakıt tüketimi, başarılı yol tutuşu ve iyi tepkiler veren direksiyonuyla mutlu etmesini biliyor.



SEDANDAN DAHA ALÇAK OTurma POZİSYONUNA SAHİP OLAN C SERİSİ COUPE'NİN ARKA KOLTUKLARINDAKİ BAŞ MESAFESİ GERÇEK BİR COUPE'DEN BEKLENECEĞİ GİBİ BİRAZ KISITLI. OTOMOBİLİN SÜRÜŞ KONFORU 19 İNÇLİK JANTLARA RAĞMEN HİÇ FENA DEĞİL. 160 HP'LİK 1.6 DİZEL MOTOR, EKONOMİ VE MAKUL PERFORMANSI BİR ARADA SUNUYOR.





KÜÇÜK BİR S SERİSİ COUPE HAVASINDA OLAN C SERİSİ COUPE'NİN TASARIMI; SADECE ARKA 2 KAPISI İPTAL EDİLEREK COUPE'YE DÖNÜŞTÜRÜLEN OTOMOBİLLERDEN ÇOK DAHA ÇEKİCİ.



### MERCEDES-BENZ C 200 d COUPE AMG

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	160 HP @ 3800 d/d
Maksimum tork:	360 Nm @1600-2600 d/d
Maksimum hız:	226 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Bagaj hacmi:	480 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4686 / 1810 / 1405 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.3 / 4.2 / 4.6 lt/100 km
Fiyat:	510.000 TL
+	Kalite hissi, motor, yakıt tüketimi
-	Fiyat, bagaj zeminindeki çıkıntı

122 g/km **B**



# HONDA CR-V 1.5 TURBO AWD

Yeni Honda CR-V, eskisine göre artan konforu ile dikkat çekiyor. Ancak 1.5 lt 193 HP'lik benzinli motorun yakıt tüketim giderleri, benzer performansa sahip eski CR-V 1.6 dizelden daha yüksek.







İlk defa 1995 yılında yollara çıkan Honda CR-V'nin yeni nesli Avrupa'da 2018'de yollara çıkmıştı ve ülkemizde de satışa sunulmuştu. Yeni CR-V ülkemizde 1.5 lt benzinli 193 HP ve 2.0L i-MMD Hybrid 184 HP olarak 2 farklı motor seçeneğine sahip. 2019 model CR-V 1.5 Elegance'ın başlangıç fiyatı 273.400 TL olarak açıklanırken, Executive Plus donanım seviyesinde fiyat 316.600 TL.





## TASARIM VE İÇ MEKÂN

Yeni CR-V siluet olarak eskisini andırıyor. Ancak daha geniş çamurluk çıkıntıları, kıvrımlı motor kaputu gibi detaylar otomobile farklı bir hava vermiş. Bu arada radyatör ızgarasının arkasında aktif flap sistemin olduğunu da belirtelim. Otomobilin ölçülerine göz attığımızda eskisine göre ufak farklar olduğu göze çarpıyor. Mesela dingil mesafesi 35 mm'lik artışla 2662 mm'ye ulaşırken, genişlik de 35 mm artarak 1885 mm olmuş. Yükseklikteki artış ise 1 mm, yani toplam yükseklik 1681 mm. Buna karşılık uzunluk 5 mm azalarak 4600 mm olmuş. Burulma direnci eskisine göre yüzde 25 iyileştirilen yeni CRV'de gövde parçalarına her 2 cm'de bir kaynak atılmış. Çoğu otomobilde kaynak aralıklarının 4-4.5 cm olduğunu düşünürsek, Honda'nın bu araca verdiği önemi anlayabiliriz.

Gelelim iç mekâna... Şimdiye kadar ki en geniş iç hacmi sunan yeni CR-V'nin iç mekânı kolay kullanımlı ve kalite hissi iyi. Ancak bu tipte bir otomobilde arka kapı içlerinde daha yumuşak dokunuşlu plastik kaplama beklerdim. 561 lt'lik bagaj hacmi yeterince büyük. Ancak D7 segmenti olarak tanımlanan bu SUV sınıfında daha büyük bagaj hacmi sunan modeller de var.

## SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

ACE adlı yeni bir platformda üretilen CR-V'nin sürüş konforu ve bağlanabilirlik özellikleri eskisinden daha iyi. Ayrıca ön görüş açıları da biraz daha alçak motor kaputu ve inceltirilmiş A sütunları ile daha ferah. Taban yüksekliği 35 mm artışla 201 mm olan CR-V'nin ağırlık merkezi ise aynı kalmış. Önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyona sahip otomobilin yol tutuşu güvenli ancak hızlı virajlarda biraz fazla salınım

CR-V'NİN AWD SİSTEMİNİN GÜÇ AKTARIMI, KADRAN İÇİNDEN TAKİP EDİLEBİLİYOR. MULTİMEDYA EKRANI BİRAZ YAVAŞ TEPKİ VERİYOR. VİTES KOLU YERLEŞİMİ BAŞARILI. ARKA KOLTUK YOLCULARI İÇİN 2 ADET USB GİRİŞİ BULUNUYOR.





yapıyor. Kısa turlu (2.3 tur) direksiyonun yönlendirmesi ise başarılı.

CR-V'de görev yapan 1498 cc'lik, 4 silindirli,turbo beslemeli motor; 193 HP güç ve 243 Nm tork üretiyor. Bu güç ve tork, CVT şanzıman üzerinden dört tekerleğe aktarılıyor. Akıllı dört çeker sistemine sahip otomobil, normal şartlarda önden çekişli olarak ilerlerken, ihtiyaç anında gücün yüzde 60'ını arkaya yolluyor. Performans olarak eski 1.6 lt 160 HP'lik

CR-V'den çok da farklı değil. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10 saniyede tamamlayan 1669 kg'lık araç makul şekilde hızlanıyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda bulabileceğiniz otomobil, benim 300 km'yi aşan kullanımında ortalama 9.3 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Otoyolda 120 km/s sabit hız sürüşlerindeyse 8.0-8.5 lt/100 km gibi yakıt tüketim değerleri çıkıyor.

EXECUTİVE DONANIM SEVİYESİNDE  
JANT ÖLÇÜSÜ 18 İNÇKEN,  
EXECUTİVE+’DA 19 İNÇ.





**SONUÇ**

Honda CR-V sürüş konforu ve akustik konfor olarak eskisinden hissedilir derecede daha iyi. Ayrıca Executive donanım seviyesinden itibaren standart olarak gelen Honda Sensing sürücü destek sistemleri ile eskisinden daha da güvenli. Ancak yakıt tüketim değerleri eski 1.6 dizel CR-V kullanıcıları için biraz fazla gelecektir.

ÖN VE ARKA KOLTUKLARDAKİ YAŞAM ALANI BÖYLE BİR OTOMOBİLDEN BEKLENİLECEĞİ GİBİ SORUNSUZ. ELEKTRİKLİ+HAFIZALI SÜRÜCÜ KOLTUĞU BU DONANIMA ÖZEL. MOTOR KAPUTU MAALESEF AMORTİSÖRLÜ DEĞİL.





YENİ CR-V'NİN DİNGİL MESAFESİ 35 MM'LİK ARTIŞLA 2662 MM OLMUŞ.



#### HONDA CR-V 1.5 LT VTEC TURBO CVT AWD EXECUTIVE+

##### Fabrika verileri

Motor:	1498 cc, 4 silindir, turbo benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	193 HP@5600d/d
Maksimum tork:	243 Nm@2000-5000 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4600 x 1855 x 1681 mm
Bagaj hacmi:	561 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.6 / 6.2 / 7.1lt/100 km
Fiyat:	273.400 TL (Elegance)/ 316.600 TL (Executive+)L
+	Konfor, kullanılslılık, güvenlik teknolojileri
-	Yakıt tüketimi



# SUZUKI SWIFT 1.2

CVT şanzımanlı Suzuki Swift 1.2, özellikle ferah görüş açıları ve boyundan beklenmeyecek arka koltuk baş mesafesiyle dikkat çekiyor.







**S**uzuki Swift için binbir kimlikli otomobil desek yanlış olmaz. İlginç bir yaşam hikâyesi olan Suzuki Swift'in güncel nesli, Suzuki Avrupa'nın resmi bültenlerinde "3. nesil" olarak anılsa da aslında kökeni çok daha eskiye, 1983 yılına dayanıyor. Kısaca bahsetmek gerekirse, 1980'li yılların başında küçük sınıf bir otomobil geliştirmeye başlayan GM, daha sonra bu projeyi, hissedarı olduğu Suzuki'ye devretti. Suzuki tarafından tamamlanan proje sonunda ortaya çıkan otomobil Japonya'da Suzuki Cultus adıyla 1983 yılında yollara çıktı. ABD'de Chevrolet Sprint, Kanada'da Pontiac Firefly adıyla satılan bu otomobil, dünyanın çoğu yerindeyse Suzuki Swift adıyla satıldı. Böylece Swift adı otomobil tarihinde ilk defa boy göstermiş oldu.





1988’de tanıtılan ikinci nesilse ülkemizde yaşı 40 ve üstü olanların hatırlayacağı bir model. 4 kapılı sedan, 3 kapılı HB, 5 kapılı HB gibi gövde tipleri olan bu otomobilin isimlendirmesi de Japonya için Cultus, Avrupa ve ABD için Swift olarak yapıldı. Bunun dışında aynı araç kendisine Geo Metro, ikinci nesil Subaru Justy gibi yeni kimlikler de buldu.

Suzuki Cultus’ün 3. nesli Japonya’da 1998-2002 arasında satılıyordu. Ancak bu otomobil ülkemizde ve Avrupa’da Subaru Baleno olarak pazarlandı. Yani bir dönem Swift’le aynı olan Cultus, o dönemde Baleno ile aynıydı. Sonraki Swift ise 2000 yılında yollara çıkan Suzuki Ignis’in kılığına girdi. Dünyada Ignis olarak bilinen ve hatta Dünya Ralli Şampiyonası’nda da boy



HIZ GÖSTERGESİ VE MOTOR DEVİR SAYACININ ORTASINDAKİ DİJİTAL EKRANDAN GAZ PEDALI VE FREN PEDALI BASINCI İLE İLGİLİ GRAFİKLERİ GÖREBİLMEK MÜMKÜN. 9 İNÇLİK MULTİMEDYA EKRANI ANDROİD TABANLI. ORTA KONSOLUN EN ALT KISMINDA USB GİRİŞİ, AUX GİRİŞİ VE 12V'LUK SOKET YER ALIYOR.

gösteren araç, Japonya'da Swift adıyla yollardaydı. Suzuki Swift bir insan olsaydı herhalde kimlik bunalımına girerdi.

2004 yılına gelindiğindeyse Swift taptaze ve dinamik bir tasarımla Paris Motor Show'da tanıtıldı. Bu kasayla birlikte deyim yerindeyse Swift kimliğini buldu ve o günden bugüne dünyada 6.1 milyondan fazla Swift satıldı. Kavisli ön camı, siyah A sütunu ve havada asılı gibi duran detaylarla büyük beğeni toplayan bu tasarım çizgisi, 2010 yılında tanıtılan modelde de devam ettirildi. 2017 yılına gelindiğindeyse bu çizgi biraz daha kaslı bir havaya sokularak karşımızda duran otomobil olarak tanıtıldı.

### TASARIM VE İÇ MEKÂN

Gelelim yeni Swift'e. Tıpkı bir önceki nesil gibi Suzuki'nin Heartect platformu kullanılarak üretilen bu otomobil, 2004'ten beri Swift'in görsel kimliğini oluşturan detaylara sahip. Bu platformun en büyük özelliği mukavemeti ve hafifliği... Test aracımız 900 kg! 3840 mm uzunluğa sahip Swift, günümüz B segmenti otomobillerden yaklaşık 20 cm kadar daha kısa. Ancak iç mekâna geçildiğinde iç hacimle ilgili bir sorun olmadığı görülüyor. Arka koltuklardaki baş mesafesi, rakiplerinin çoğundan başarılı. Bununla beraber diz mesafesinde de sorun yok. 242 lt'lik bagaj hacmi rakiplerinden ufak ancak yine de iş görecektir. Ön koltuklara geçildiğinde de rakiplerinde olmayan ferah

bir oturma var. Bunun nedeni de kavisli ön cam ve A sütunlarının yerleşimi. Bu cam tasarımı alçak ön konsolla birleşince geniş bir görüş alanı ortaya çıkmış ki, bu da otomobile daha kolay hâkim olmaya olanak tanıyor. Otomobilin ön konsolunun kalite hissi Avrupa kökenli rakiplerinin gerisinde... Ancak iç mekân ergonomisi güzel ve kumanda yerleşimleri anlaşılır.

### SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Swift ülkemizde sadece 1242 cc'lik benzinli motorla ve önden çekişli olarak satılıyor. Oysa ki yurtdışında 4x4 aktarma, 1.0 lt 111 HP benzinli motor gibi seçenekler de mevcut. CVT şanzımanla kombine edilmiş 90 HP güç ve 120 Nm tork üreten motor genel olarak canlı

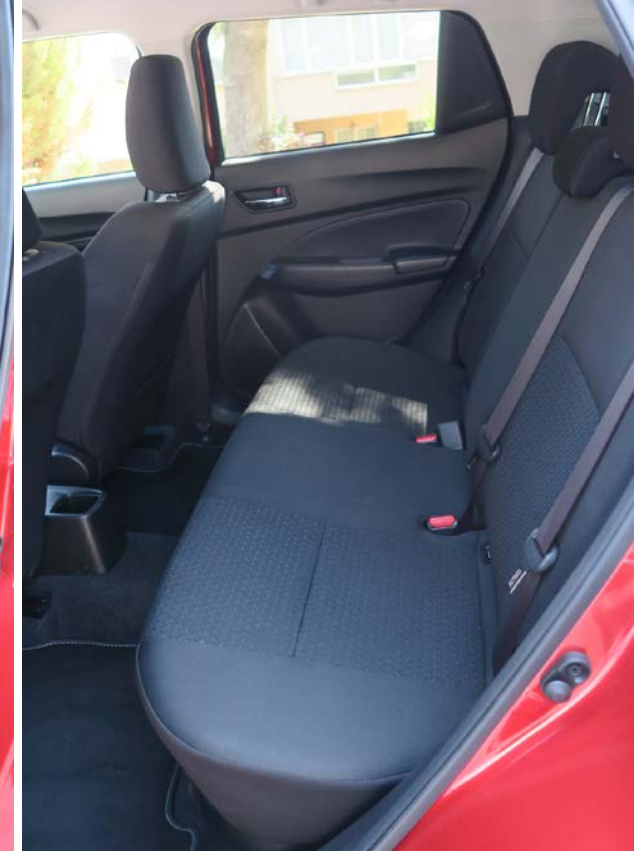
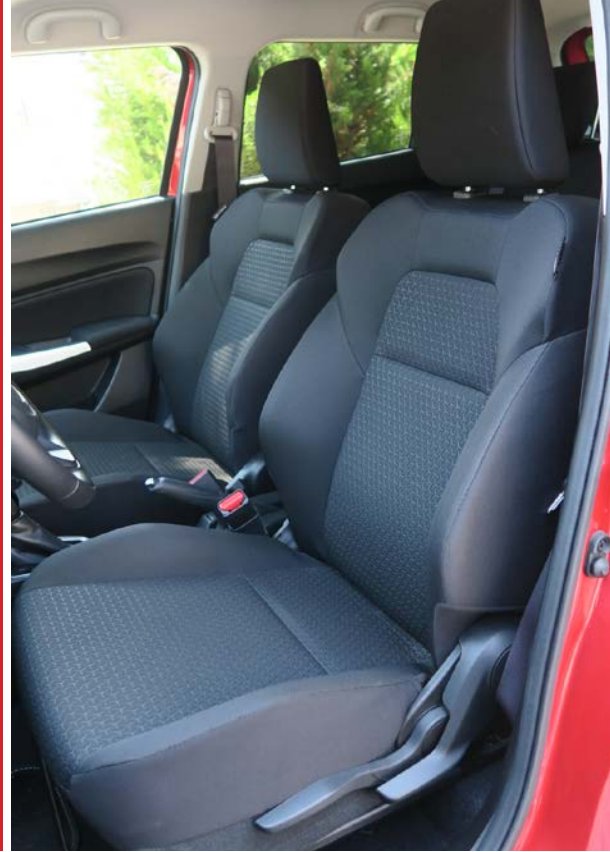


bir karaktere sahip ve otomobili taşımakta zorlanmıyor. Süspansiyon önde McPherson, arkada ise burulma kirişli. Normal şartlarda yeterince konforlu olan süspansiyon sistemi dalgalı ve enine kesiklerin olduğu yolların yarattığı sarsıntıları fazlaca hissettiriyor. Otoyol sürüşlerinde verdiği yola bağlılık ve güven hissi de bu sınıftaki rakiplerinin gerisinde. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 11.0 saniyede tamamlayan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 4.9 lt/100 km. Benim 200 km'yi aşan karma kullanımım sonunda ortaya çıkan değerse 6.0-6.5 lt/100 km arasında oldu.

### SONUÇ

Suzuki Swift benim küçük sınıf otomobillerde çok sevdiğim 2 özelliği sunuyor: hafiflik ve iyi görüş açıları. Bunun dışında kalan süspansiyon konforu, sürüş dinamikmi, yol tutuş gibi konulardaysa rakiplerinin gerisinde. Yeni Swift ülkemizde sadece 1.2 lt 90 HP

ARKA KOLTUKLARDAKİ YAŞAM ALANI, BU SEGMENTTEKİ ÇOĞU OTOMOBİLDEN DAHA İYİ. ARKA KAPI KOLLARI C SÜTUNU HİZASINDA. MOTOR CANLI, BAGAJ BİRAZ UFAK.





YENİ SUZUKİ SWİFT, 2004'DE YOLLARA ÇIKAN MODELDE GÖRÜLEN VE ARTIK BU MODELİN GÖRSEL KİMLİĞİ OLAN DETAYLARI İLE DİKKAT ÇEKİYOR.



benzinli motor ve CVT şanzımanla ve tek donanım seviyesiyle satılıyor. Tek renk gövdeli Swift'in fiyatı 118.400 TL, çift renk gövdeli olanların fiyatıysa 120.400 TL.

### SUZUKI SWIFT 1.2 GLX AT

#### Fabrika verileri

Motor:	1242 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	90 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	120 Nm @ 4400 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Bagaj hacmi:	242-918 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3840 / 1735 / 1495 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	5.9 / 4.3 / 4.9 lt/100 km
Fiyat:	118.400 TL
+	Ön görüş açısı, ferah oturum,
	arka koltuklardaki baş mesafesi
-	..Rakiplerinden ufak bagaj, sürüş konforu, direksiyon hissi

112 g/km **B**



## e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımı, sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve aynı şirkete ait olan haber portalı [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) adreslerinden yapılmaktadır.

Ancak tespit edilmiştir ki, bazı internet kullanıcıları, e-otodergi'nin çeşitli sayılarını başka sunuculara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Yasası'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

e-otodergi'yi farklı sunuculara yükleyip oradan indirilmesine imkan tanıyanlar hakkında suç duyurusunda bulunulacak ve yasal işlem başlatılacaktır.

Önemle duyurulur.

## Sayın e-otodergi okuyucuları,

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi ve e-otodergi Test Yıllığı gibi çeşitli özel sayılarımızın ücretsiz dağıtımları, yasal olarak sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) ve [www.testyilligi.com](http://www.testyilligi.com) web sitelerinden yapılmaktadır.

Lütfen her ay yayınlanan e-otodergi sayılarını ve yılda bir kez yayınladığımız Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve [www.testyilligi.com](http://www.testyilligi.com) adresleriyle başlayan linklerden indiriniz. Ayrıca iPad App Store'daki e-otodergi uygulamasını da indirebilirsiniz.

Şirketimiz, diğer web sitelerinden ya da linklerden indireceğiniz e-otodergi adlı pdf dosyaların orijinal ve virüssüz olduğunu garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

**Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.**

*e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ*



***e-otodergi***