

WWW.

EKİM 2017

SAYI: 110

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

CITROEN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH

Fiesta 1.0 EcoBoost • Type R • E 180 • Qashqai 1.6 dCi • IONIQ Hybrid • X-Trail 1.6 dCi • 3008 1.2 PureTech • Galaxy 2.0 TDCi

Önüm arkam, sağım solum SUV

Makyajlı Nissan Qashqai'nin test sürüşü organizasyonu kapsamında bir sunum yapan Nissan Türkiye Genel Müdürü Sinan Özkök, Türkiye'deki SUV pazarına dair çok çarpıcı bilgiler verdi. Crossover ve SUV modellerinin satış adetlerinin ve dolayısıyla da pazar paylarının, tıpkı global pazarlardaki gibi ülkemizde de yükseliş içinde olduğunu biliyoruz ama rakamlar gerçekten şaşırtıcı bir hal almaya başladı. Öyle ki, Nissan Qashqai'nin ilk kez satışa sunulduğu ve crossover sınıfını yarattığı 2007 yılında Türkiye'de sadece 2863 adet crossover-SUV satılmış. Bu rakam, 2016'da ise 64.843 adet olarak gerçekleşmiş! İnanılır gibi değil. 10 yılda bu segmentte yaşanan satış adedi artışı 22 kattan fazla. Bu yılın ilk dokuz ayında ülkemizde bu segmentte ulaşılan satış adedi ise 47.351. Hal böyle olunca, hemen hemen her marka bu segmente yöneldi. Neredeyse her ay yeni bir crossover-SUV modelinin örtüsü kaldırılıyor ya da test sürüşü organizasyonu gerçekleştiriliyor. Açık söyleyeyim: Ben de şu an yeni bir otomobil satın alacak olsam SUV alırım. Bunun nedenleri de zaten çok net: Bu araçların yerden yüksek olmaları, hem sürücüye kendini güvende hissettiği bir sürüş pozisyonu hem de bozuk yollarda-hafif off-road'da sorunsuz sürüş sağlıyor; genelde bu tür araçların iç mekânı daha geniş-ferah oluyor ve buna benzer bir özellik olarak bagaj hacimleri de avantaj sağlıyor. Öte yandan, hacimli görünüşleri nedeniyle daha yüksek prestij sağladıkları da bir gerçek. Daha ne olsun? İşte bu nedenlerle, yazımın başlığındaki gibi, bu araçları her yerde ve artan bir oranda görmeye devam edeceğiz.

Biri bizi gözetliyor

Günümüzde çeşitli ortamlardaki kamera sistemleri bir yandan olanı biteni kayıt altına alma ve izleme amacı taşıırken, bir yandan da biri bizi gözetliyor etkisi yaratmak amacıyla kuruluyor. Yani o ortamda bulunan kişilerin "izleniyor" olma hissiyle daha dikkatli hareket etmesi amacını da taşıyor. Aslında bu yaklaşımın kökeni İngiliz filozof Jeremy Bentham'ın 18. yüzyılın sonlarına doğru ortaya koyduğu "panopticon" fikrine dayanmakta. Bu fikre göre dairesel mimarili bir cezaevinin orta noktasında gardiyan noktası bulunur ve gardiyanlar, içinde gizlenilebilecek yer olmayan hücrelerin her birini uzaktan göz ucuyla kontrol edebilir.

Son dönemde İstanbul'daki taksilere uygulamaya konulan kamera sistemleri de ilk cümledeki kayıt altına alma, beklenmedik bir durum anında delil sağlama ve gözetleme hissi yaratmak amacıyla kurulmuş sistemler. Ancak işe yaradığı biraz şüpheli çünkü direksiyon başında cep telefonunda oyun oynayan taksiciler halen mevcut. Havalimanı taksisinde bile taksimetre açmadan "şu kadar lira verir misin" diyenler, müşteri kabul etmeyenler de mevcut. Sonuç olarak en gelişmiş kamera sistemleri de olsa "panopticon" hissinin etkin olabilmesi için muhtemelen kişinin bilişsel yönden belli bir seviyeye gelmiş olması gerekiyor. Bu seviyede olmayanların ulaşım sektöründe olup da direksiyon başına geçmesi ise toplumun diğer kesimlerinin talihsizliği oluyor.

Mutlu bir ay dilerim.





HABERLER

- 04 Jaguar F-Type
- 05 Volkswagen Polo
- 07 Alfa Romeo Stelvio
- 08 YouTube Otomobil Yayıncılık kanalı
- 09 Rakamlarla otomotiv
- 10 Instagram'da otomotiv
- 11 Eylül 2017 otomobil satışları

- 17 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 18 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 19 Citroen C3 Aircross 1.2 PureTech

İLK SÜRÜŞLER

- 24 Ford Fiesta 1.0 EcoBoost
- 30 Honda Type R
- 35 Mercedes-Benz E 180 Sedan AMG

- 40 Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic

VİDEOLU TEST

- 46 Hyundai Ioniq Hybrid

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 53 Nissan X-Trail 1.6 dCi X-Tronic
- 58 Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT6
- 64 Ford Galaxy 2.0 TDCi PowerShift

e-otodergi

EKİM 2017 - SAYI 110

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Kağıthane Ofispark, Merkez Mah.
Bağlar Cad. No: 14, C Blok, 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.

F-Type'a 300 HP'lik motor

Jaguar F-Type, 300 HP'lik maksimum güce sahip 2.0 litrelik Ingenium turbo benzinli motora kavuştu. Borusan Otomotiv Jaguar Yetkili Satıcıları'nda satışa sunulan otomobilin fiyatı 144.300 Euro'dan başlıyor. Jaguar Care Bakım Paketi kapsamında aracın 3 yıl boyunca periyodik bakımının da ücretsiz olarak gerçekleştirileceği ifade ediliyor. 2012 yılında pazara sunulduğundan bu yana, global pazarda segmentinin en çok satan spor otomobili olan ve 160'a yakın ödül kazanan F-Type, alüminyum gövdeye ve Ingenium motor seçeneklerine sahip.



*ŞU AN NE HİSSETTİĞİNİ
BİLİYORUZ.*



Civic'in en güçlüsü **Yeni Civic Type R.**
2.0 L VTEC Turbo. 320 PS.



Yeni Polo satışa sunuldu

Yeni Volkswagen Polo bayilerdeki yerini aldı. Ülkemize Doğuş Otomotiv tarafından ithal edilen Volkswagen markasının küçük sınıf hatchback modeli Polo, yeni jenerasyonunda 1.0 75 HP benzinli, 1.0 TSI 95 HP benzinli ve 1.6 TDI 80 HP dizel motor seçenekleri sunuyor. Yeni Polo'da manuel ve DSG şanzımanlara yer veriliyor. Donanım seçenekleri ise, motor versiyonuna göre değişmekle birlikte Trendline, Comfortline ve Highline. Otomobilin fiyatları 1.0 75 HP Manuel Trendline versiyonunda 64.900 TL'den başlıyor ve 1.6 TDI SCR 80 HP Manuel Comfortline versiyonunda 91.800 TL'ye kadar çıkıyor. Yeni Volkswagen Polo'da ayrıca metalik boya (610 TL) ve panoramik açılır cam tavan (1890 TL) opsiyonları bulunuyor.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ

VIDEO

START

TEST

HABER

www.otomobil.com.tr

Ferrari 812 Superfast Türkiye’de

Ferrari’nin bu yıl düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı’nda boy gösteren yeni modeli 812 Superfast ülkemizde satışa sunuldu. Ferrari tarihinin seri üretimdeki en güçlü ve en hızlı otomobili olarak ön plana çıkan 812 Superfast’tan Türkiye’ye sadece 1 adet getirildi, 2018 yılı kotası ise şimdiden satıldı. 6.5 litre V12 800 HP’lik motora sahip Ferrari 812 Superfast, 7000 d/d’de 718 Nm’lik maksimum tork değeri sunuyor. 340 km/s’lik son hıza sahip olan Ferrari 812 Superfast, 0-100 km/s hızlanmasını ise 2.9 sn’de tamamlıyor. 812 Superfast, Ferrari’nin 70’inci yılına gönderme yapmak amacıyla özel olarak seçilen kırmızı renk “Rosso Settanta” ile dikkat çekiyor.



Honda en iyi 20’nci marka

Dünyanın önde gelen otomotiv üreticilerinden Honda, bağımsız araştırma ve danışmanlık şirketi Interbrand tarafından gerçekleştirilen “En iyi global markalar” araştırmasında ilk 20 marka arasına girmeyi başardı. Interbrand tarafından marka değeri 22.696 milyar dolar olarak belirlenen Honda, yüzde 3 artışla dünyanın en değerli 20 markası arasında yer aldı. Interbrand tarafından yapılan değerlendirme, 2016 yılı ve sonrasında dönüm noktası niteliğinde birçok önemli gelişmeye sahne olan Honda için önemli gelişmeler zincirinin bir yenisi niteliğini taşıyor. Honda, 2017 Frankfurt Otomobil Fuarında elektrikli araç teknolojisinin bundan sonraki süreçte Avrupa’da satışa sunulan her yeni modelde yer alacağını açıkladı. Honda Motor Company CEO’su Takahiro Hachigo, Urban EV Concept aracını lanse ederken yapmış olduğu açıklamada markanın elektrikli araçlara vermiş olduğu önemin altını çizirken, 2019 yılında Avrupa’da üretim programına dahil edilecek yeni bir elektrikli otomobili müjdeledi. Honda, 2030 yılına kadar global anlamda yeni otomobil satışlarının üçte ikisini elektrikli araç teknolojisiyle donatmayı hedefliyor. Otomotiv alanındaki faaliyetlerinin dışında; uçaklar, motosikletler ve güç ekipmanları da dahil olmak üzere gelişmiş ürün yelpazesi Honda’nın marka gücünü desteklerken, markayı dünyanın en büyük motor üreticisi olarak konumlandırıyor.

Toyota Auris TS Hybrid bayilerde

Toyota, Türkiye’deki hibrit ürün gamını Auris Touring Sports Hybrid ile genişletti. Hibrit teknolojisinin öncüsü olan ve Türkiye’yi bu teknoloji ile tanıştıran ilk marka Toyota’nın station wagon modeli Auris Touring Sports Hybrid, ÖTV teşvikiyle birlikte 118.350 TL’den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Auris Touring Sports Hybrid, 99 HP’lik 1.8 litre benzinli motor ve 82 HP güç üreten elektrikli motoru bir arada bulunduruyor. Kombine olarak 136 HP güce sahip olan Auris Touring Sports Hybrid’in fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi sadece 4.1 lt/100 km. Dışardan şarj gerektirmeyen ve priz kullanılmayan teknolojiye sahip olan Auris Touring Sports Hybrid’de, Advance Skypack ve Premium olmak üzere iki farklı donanım seçeneği bulunuyor.



Alfa Romeo'nun ilk SUV'u Geliyor

Alfa Romeo'nun Giulia'dan sonra ikinci önemli model atağını temsil eden ve aynı zamanda markanın ilk SUV'u olan Stelvio, Kasım ayından itibaren ülkemizde satışa sunulacak. AStelvio, markaya özgü tasarımı, sportif ve dinamik görünümüyle premium SUV pazarına tamamen yeni bir soluk getirecek. Alfa Romeo bayilerinde 280 HP ve 510 HP'lik benzinli motorlarla yerini alacak olan Stelvio'da 8 ileri otomatik şanzıman ve Q4 dört tekerlekten çekiş sistemi standart olarak sunulacak. Stelvio'nun tamamen yeni 2.0 litrelik turbo benzinli motoru, 280 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. 5.7 saniyeyle sınıfının en iyi 0-100 km/s hızlanma değerine imza atan aracın maksimum hızı ise 230 km/s. Stelvio SUV'un sportif karakterine uygun performansı sağlayan motor, gücünü 8 kademeli otomatik şanzıman ve Q4 dört tekerlekten çekiş sistemi üzerinden tekerleklerle aktarıyor. 8 kademeli otomatik şanzıman ise standart olarak dört tekerlekten çekiş sistemi Q4 ile kombine ediliyor. 510 HP'lik 2.9 litre motorlu Alfa Romeo Stelvio QV versiyonu ise yine ülkemizde satışa sunulacak bir model olarak dikkat çekerken, isteğe bağlı olarak sipariş edilecek.



e-otodergi

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



YouTube'da e-otodergi

Bu sayfada, 4 Ağustos 2009 tarihinde açtığımız YouTube kanalımızdan güncel haberler ve videolar paylaşacağız. e-otodergi'nin de kurucu ortakları ve editörleri olan Emre Anamur ve Tarık Akagün

tarafından yönetilen Otomobil Yayıncılık YouTube kanalının, 14 Ekim saat 23:45 itibarıyla 26.297 abonesi var. Kanaldaki videoların toplam görüntülenme rakamı ise 19.116.302. Son günlerde kanalda yayınladığımız

videolardan bazılarını sizlerle paylaşıyoruz. Eğer dergimizi okurken internete bağlıysanız, fotoğraflara tıklayıp bu videoları izleyebilirsiniz. Kanalımıza abone olmanızı dileriz.

Hazırlayan: Emre Anamur



Honda Civic Sedan RS



Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic



Citroen C3 Aircross



Hazırlayan: Emre Anamur

2.000.000

Türk otomotiv endüstrisinin önde gelen kuruluşlarından Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye, 1994'ten bu yana ürettiği 2 milyonuncu araç olan C-HR modelini banttandırıldı.



5

Hayata geçirdiği sosyal projeleriyle ülkemize, topluma ve çevreye karşı sorumluluklarını yerine getiren Hyundai Assan, beşinci hatıra ormanının dikimini geçtiğimiz hafta tamamladı. Toplam 2500 fıstık çamından oluşan ağaç dikimine, Hyundai Assan üst düzey yönetimi ve personeli beraber katıldı.



211

Sanal gerçekliği realiteyle buluşturan Nissan, oyun konsoluyla kontrol edilen ilk otomobil Nissan GT-R/C modelini geliştirdi. Nismo pilotu Jann Mardenborough tarafından kumanda edilen GT-R/C, Silverstone Pisti'nde 211 km/s (131 mil/s) hıza ulaştı.

18

Renault Grubu, rekor sonuçlara dayanan yeni stratejik planı "Drive the Future 2017-2022" kapsamında, önümüzdeki 6 yıl boyunca Ar-Ge'ye 18 milyar Euro yatırım yapmayı, 5 milyondan fazla araç satışı gerçekleştirmeyi, 70 milyar Euro'nun üzerinde yıllık gelir, yüzde 5'lik büyüme elde etmeyi hedefliyor.

GROUPE RENAULT



15

Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi, Anadolu'da tarih boyunca ortaya çıkmış olan araba kültürünü ve arabacılık birikimini, Türkiye otomotiv sanayinin gelişimine bağlayarak aktarırken, geçici sergilerle de toplumun kültür-sanat hayatına değer katıyor.

20.000

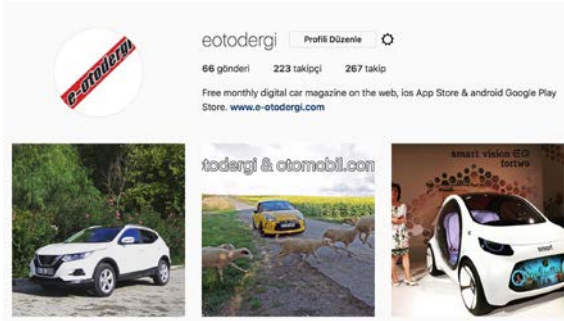
İyi Dersler Şoför Amca Projesi'nin 2017-2018 döneminden eğitimden geçirilecek olan sürücü sayısı. Proje bu yıl 10 yeni ile daha yayılacak ve sürücülerin yanı sıra 7000 öğrenci de eğitilecek.



Instagram'da e-otodergi ve otomotiv

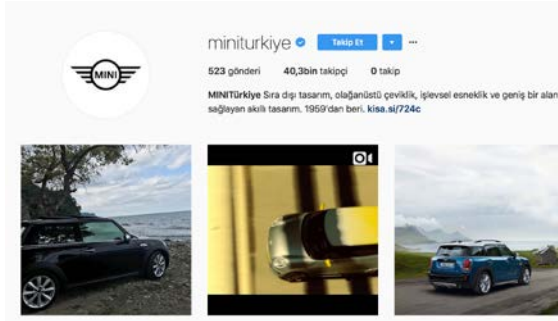
Hazırlayan: Emre Anamur

100'üncü sayımızda start verdiğimiz ve her ay yayınlayacağımız bu sayfada, hem kendi instagram hesabımızı hem de instagram'da hesapları bulunan otomotiv markalarını, sektör yetkililerini, otomotiv gazetecilerini ve öne çıkan otomotiv hesaplarını mercek altına alacağız. Ve elbette hepinizi, "eotodergi" instagram sayfamızı takip etmeye davet ediyoruz.



eotodergi

Kendi hesabımız hakkındaki gelişmeleri her ay sizlerle paylaşıyoruz. Şu ana kadar instagram hesabımızda 66 fotoğraf yayınlamışız. 14 Ekim saat 23:30 itibariyle 267 hesabı takip ediyoruz, 223 hesap da bizi takip ediyor. Hesabımızda yayınladığımız son üç fotoğrafta makyajlı Nissan Qashqai, Kurban Bayramı kutlaması ve smart vision EQ fortwo concept yer alıyor.



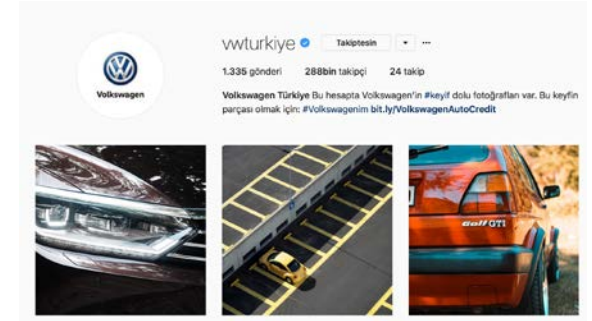
miniturkiye

14 Ekim saat 23:30 itibariyle, MINI Türkiye'nin resmi instagram hesabından 523 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 40.3 bin kişi takip ediyor, MINI Türkiye ise kimseyi takip etmiyor. Hesapta yayınlanan son üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: MINI Hatchback 3 Kapı fotoğrafı 1472 beğenme, MINI Electric Concept videosu 1642 izlenme ve Countryman fotoğrafı 990 beğenme.



opelturkiye

14 Ekim saat 23:30 itibariyle, Opel'in Türkiye resmi instagram hesabından 1367 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 93 bin kişi takip ediyor, Opel Türkiye'nin takip ettiği hesap sayısı ise 26. Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: Mokka X fotoğrafı 1398 beğenme, Grandland X fotoğrafı 1216 beğenme ve Crossland X videosu 7013 görüntülenme.



vwturkiye

14 Ekim saat 23:30 itibariyle, Volkswagen Türkiye'nin resmi instagram hesabından 1335 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 288 bin kişi takip ediyor, Volkswagen Türkiye ise 24 hesabı takip ediyor. Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: Passat fotoğrafı 3382 beğenme, Volkswagen Arena fotoğrafı 2203 beğenme ve Golf GTI MK2 fotoğrafı 4182 beğenme.

Satışlarda yatay seyir

Bu yıl Eylül ayında 15.633 adedi yerli üretim, 37.790 adedi ise ithal olmak üzere toplam 53.423 adet otomobil satıldı. Satışlar geçen yılın aynı ayına göre yüzde 4 oranında artış gösterdi.

Yazı: İsa Demir

Ağustos ayından itibaren satışlarda yatay bir seyir gözlemleniyor. Geçen yıl Temmuz ayından itibaren satışlar düşmeye başlamıştı. En azından bu yıl Ağustos ayından itibaren küçük de olsa artış olması sektör açısından sevindirici diyebiliriz.

Eylül ayında ilk bakacağımız konulardan biri yerlilik oranı. Çünkü yılın ilk yedi ayında yerli üretim satış oranı yüzde 31 iken, sadece Ağustos ayı için bu rakam yüzde 26'ya gerilemişti. Neyse ki Eylül ayında bu oran yüzde 29 seviyesine kadar yükseldi.

Yılın dokuzuncu ayında 15.633 adet yerli üretim otomobil satıldı. Satışları artan Renault 5094 adetle Eylül ayında tekrar birinciliğe yükselirken, 4692 adet satan Fiat yerli üretim markaların ikincisi oldu. Sonrasında 2433 adet satışla Toyota ve 1633 adetle Hyundai geldi.

Eylül ayında 37.790 adet ithal otomobil satıldı. Yani satışlar bir önceki aya göre yüzde 6 civarında düşmüş oldu. Satışları biraz artan ve 7831 adet satan Volkswagen markası lider oldu. 2966 adetlik satışla Opel ikinci gelirken, 2916 adet satışla Dacia üçüncü, 2775 adet satışla Renault dördüncü ve 2344 adet satışla Skoda beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Son altı aydır lider olan Fiat Egea Sedan, Eylül ayında satışları düşse de 3499 adetle birinci olurken, 3012 adetle Volkswagen Passat ikinci, 2316 adet satışla Volkswagen Polo üçüncü geldi. İlk kez D segmentinde bir otomobil, yani Volkswagen Passat ikinci gelerek dikkatleri üzerine çekti.

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

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2016	2017	Aylık değişim (%)
Ocak	23.358	25.689	+ 9.9
Şubat	40.588	34.658	- 14.6
Mart	63.975	55.616	- 13.1
Nisan	65.618	57.998	- 12.0
Mayıs	73.832	65.799	- 10.9
Haziran	71.111	66.164	- 7.0
Temmuz	45.566	62.384	+ 36.9
Ağustos	53.977	54.890	+ 1.7
Eylül	51.340	53.423	+ 4.0
9 aylık Toplam	489.365	476.621	- 2.6

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Renault	5094	49.965
2	Fiat	4692	40.742
3	Toyota	2433	20.782
4	Hyundai	1633	15.634
5	Honda	1443	13.518
6	Ford	328	4153
Toplam		15.633	129.161

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017	Sıra	Marka	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Volkswagen	7831	58.501	26	Porsche	47	482
2	Opel	2966	29.685	27	Jaguar	34	254
3	Dacia	2916	27.470	28	SsangYong	28	271
4	Renault	2775	25.355	29	Lexus	21	73
5	Skoda	2344	15.629	30	Mitsubishi	15	265
6	Mercedes-Benz	2312	17.453	31	Alfa Romeo	15	246
7	Hyundai	2232	17.857	32	Infiniti	6	78
8	Ford	2017	23.363	33	Maserati	6	44
9	Peugeot	1969	19.125	34	Bentley	3	11
10	Nissan	1603	18.722	35	smart	2	102
11	BMW	1487	11.592	36	Ferrari	0	9
12	Citroen	1433	11.765	37	DS	0	68
13	Audi	1352	12.350	38	Aston Martin	0	15
14	Kia	831	7.563	39	Lamborghini	0	4
15	SEAT	763	11.514	Toplam		37.790	294.198
16	Honda	616	4756				
17	Toyota	481	4743				
18	Suzuki	431	2643				
19	Volvo	352	2681				
20	Jeep	238	1538				
21	Land Rover	186	1254				
22	MINI	137	887				
23	Subaru	118	1029				
24	Fiat	111	1442				
25	Mazda	91	967				



Satışlar yatay seyrediyor

A segmentinde model azlığından dolayı fazla bir hareket yok. Her zaman olduğu gibi tek yerli üretim A segmenti otomobil olan Hyundai i10, 142 adetlik satışla Eylül ayının birincisi geldi. Son iki aydır artmayan Hyundai i10 modelinin satışları Eylül ayında nihayet ibreyi tersine çevirerek yükseldi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Hyundai i10	142	1248
2	Kia Picanto	15	83
3	Fiat 500	7	124
4	Fiat Panda	5	73
5	Opel Adam	4	17
A Segmenti toplam satış		174	
A Segmenti pazar payı		% 0,32	



Sıralama değişmedi

Volkswagen Polo uzun bir aradan sonra tekrar sahneye çıktı ve 2316 adet satarak lider oldu. Yeni modeli gün yüzüne çıkmasına karşın bu güncel versiyonun satışlarının yüksek olması dikkat çekici. Renault Clio HB 2300 adet satışla ikinci oldu. Yeni SEAT Ibiza da bu segmente yeni bir heyecan getirebilir.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Volkswagen Polo	2.316	14.718
2	Renault Clio HB	2.300	20.625
3	Dacia Sandero	1.592	12.769
4	Hyundai i20	1.365	13.562
5	Opel Corsa	724	5.405
6	Skoda Fabia	285	1.721
7	Kia Rio	238	1.693
8	SEAT Ibiza	232	3.220
9	Peugeot 208	212	1.668
10	Toyota Yaris	206	2.038
B Segmenti-HB toplam satış		10.112	
B Segmenti-HB pazar payı-Şubat%		18,9	



Satışlar dalgalı gidiyor

Bu segmentin satışları biraz dalgalı gidiyor. Temmuz ayında bu segmentte biraz düşüş olmuştu ancak Ağustos ayında tekrar artış gözlemlenmişti. Eylül ayında tekrar düşüş oldu. 1862 adet satışla Renault Symbol yine lider oldu. Peugeot 301 ile Citroen C-Elysee modellerinin yerleri yine değişti.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Renault Symbol	1862	15.160
2	Citroen C-Elysee	1199	8743
3	Peugeot 301	579	9949
4	Skoda Rapid	29	631
5	Kia Rio Sedan	5	65
B Segmenti-Sedan toplam satış		3674	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,9	



Volkswagen Golf arayı açıyor

Yenilenen Volkswagen Golf rakipleriyle arasını iyice açmaya başladı. Görünümü biraz daha göze hitap eden yeni Golf'e yeni motor versiyonları da eklenince satışlar daha da yükseldi. Ancak Golf'ün kendisinden sonra gelen diğli iki rakibinin toplamından fazla satması dikkat çekiyor.



İlk dört model de yerli üretim

Yerli üretim otomobil satış oranı Eylül ayında tekrar yükseldi ve daha önce görmediğimiz bir durum gerçekleşti. En çok satan ilk dört model de yerli kimlik taşıyor. Fiat Egea Sedan, Renault Megane Sedan, Toyota Corolla ve Honda Civic Sedan hem C segmentinin hem de Türkiye'nin gururu.



Volkswagen Passat "ikinci"

Volkswagen Passat ikinci derken kendi segmentinde değil; tüm modeller arasında ikinci olduğu için büyük bir başarıya imza atmış oldu. Belki de ilk kez D segmentindeki bir otomobil böylesine bir başarı gösterdi. Onun ardından Mercedes-Benz C Serisi ve Skoda Superb geldi.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Volkswagen Golf	1120	11.261
2	Opel Astra HB	524	4613
3	SEAT Leon	447	7159
4	BMW 1 Serisi	442	2026
5	Audi A3	305	2611
6	Fiat Egea HB	284	2590
7	Peugeot 308	275	1114
8	Renault Megane HB	260	2849
9	Toyota Auris	235	2403
10	Mercedes-Benz A Serisi	223	1494
C Segmenti-HB toplam satış		4919	
C Segmenti-HB pazar payı		% 9,2	

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Fiat Egea Sedan	3499	29.258
2	Renault Megane Sedan	2267	25.152
3	Toyota Corolla	1948	16.094
4	Honda Civic Sedan	1443	13.518
5	Ford Focus Sedan	1308	14.640
6	Hyundai Accent Blue	1033	7758
7	Opel Astra Sedan	911	13.515
8	Skoda Octavia	886	5449
9	Volkswagen Jetta	814	7819
10	Fiat Linea	592	6192
C Segmenti-Sedan toplam satış		15.664	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,3	

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Volkswagen Passat	3.012	17.969
2	Mercedes-Benz C Serisi	1072	7126
3	Skoda Superb	817	5423
4	Opel Insignia	448	1472
5	Audi A4	278	2657
6	BMW 3 Serisi	232	2587
7	Renault Talisman	110	1557
8	Volvo S60	100	696
9	Ford Mondeo	59	730
10	Peugeot 508	49	425
D Segmenti-Sedan toplam satış		5744	
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 10,8	



Rüzgar yön değiştirdi

Temmuz ayında yeni BMW 5 Serisi'nde 1.6 litre benzinli 170 HP'lik motor kullanılmaya başlanmasıyla tekrar iyi bir satış rüzgarı yakalanmıştı. Sonra bu rüzgar Mercedes-Benz E Serisi lehine esmeye başladı. Eylül ayında ise tekrar BMW 5 Serisi'nin 606 adet satarak birincilik koltuğunu geri aldı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	BMW 5 Serisi	606	4442
2	Mercedes-Benz E Serisi	455	4266
3	Audi A6	122	1202
4	Volvo S90	19	351
5	Jaguar XF	6	24
E Segmenti-Sedan toplam satış		1242	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,3	



Makyaj işe yaradı

Daha önce de belirttiğimiz gibi Mercedes-Benz S Serisi'nin makyajlanmasının işe yaradığı görünüyor. Eylül ayında satışları biraz daha artan Mercedes-Benz S Serisi 40 adede çıkarken, BMW 7 Serisi ise 11 adet satarak ikinci oldu. Mercedes-Benz CLS modeli 5 adet satarak üçüncü olurken, bu segmentteki diğer modellerin satışları düşük seyrediyor.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Mercedes-Benz S Serisi	40	219
2	BMW 7 Serisi	11	164
3	Mercedes-Benz CLS	5	62
4	Jaguar XJ	2	16
5	Porsche Panamera	1	20
F Segmenti toplam satış		63	
F Segmenti pazar payı		% 0,12	



Az farkla Dacia Duster

Makyajlı versiyonunun beklendiği dönemde Nissan Qashqai'nin satışları hafif geriledi. Dolayısıyla Dacia Duster 997 adet satarak az farkla Eylül ayının lideri oldu. Nissan Qashqai 931 adet satarak ikinci gelirken, Peugeot 3008 ise 670 adetle üçüncü oldu.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Dacia Duster	997	10.368
2	Nissan Qashqai	931	10.521
3	Peugeot 3008	670	4190
4	Hyundai Tucson	576	5549
5	Volkswagen Tiguan	471	5885
6	Toyota C-HR	469	4339
7	Suzuki Vitara	416	2360
8	Ford Kuga	388	2961
9	Nissan Juke	311	1822
10	Honda CR-V	298	2611
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			8375
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 15,7



Mercedes-Benz GLC öne geçti

Hem GLC hem de GLC Coupe modeliyle dikkatleri çeken Mercedes-Benz markası başarılarını devam ettiriyor. 53 adet satan Mercedes-Benz GLC Eylül ayında birinci olurken, kardeşi Mercedes-Benz GLC Coupe ise 39 adet satışla dördüncü geldi. 46 adet satışla Land Rover Discovery ikinci oldu.

E-7 Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Mercedes-Benz GLC	53	456
2	Land Rover Discovery	46	153
3	Porsche Macan	43	274
4	Mercedes-Benz GLC Coupe	39	277
5	Land Rover Evoque	33	218
6	Land Rover Discovery Sport	24	283
7	Volvo XC60	22	564
8	Jaguar F-Pace	22	163
9	BMW X3	21	245
10	Audi Q5	18	217
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış		396	
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,74	



İngiliz-İsveç savaşı

Range Rover Sport modeli ağırlığını koydu ve kendi kardeşi de dahil olmak üzere rakiplerini geride bırakmayı başardı. Eylül ayında 61 adet satışla lider olan İngiliz modeli Range Rover Sport'un ardından 55 adet satışla İsveç modeli Volvo XC90 geldi. BMW X5'in satışları biraz gerilemiş görünüyor.

F-7 Üst Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka/Model	Eylül 2017	Ocak-Eylül 2017
1	Range Rover Sport	61	419
2	Volvo XC90	55	335
3	BMW X5	23	355
4	Audi Q7	20	143
5	Range Rover Velar	17	42
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış		211	
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,40	

e-otodergi

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



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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 yillığı 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. Dergiye bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

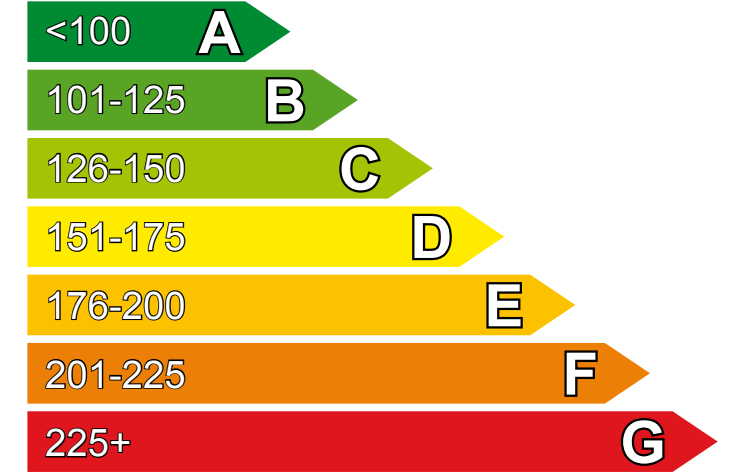
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

Türkiye’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 alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

CO₂ 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.
- İlademiz 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.

Citroen C3 Aircross 1.2 Otomatik

Citroen C3 Aircross, SUV görünümü ile bir MPV'nin değişken iç mekan özelliklerini aynı potada eriten ve Citroen'e yeni müşteriler kazandıracak bir otomobil.



Yazı: Tarık Akagün / Fransa-Korsika

Fotoğraflar: Citroen Medya & Tarık Akagün

Citroen'in SUV sınıfındaki atağı, yeni C5 Aircross'tan sonra küçük sınıftaki C3 Aircross ile devam ediyor. Opel Crossland X ile aynı platformu paylaşan, PSA Grubu'nun İspanya-Zaragoza'daki üretim tesislerinde bantlardan inen C3 Aircross'u, Fransa'nın Korsika adasında düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanma fırsatı buldum. C3 Aircross ülkemizde 2017 Kasım ayı içinde 1.2 PureTech 110 HP EAT6 ve 1.6 BlueHDi 100 HP manuel şanzıman seçenekleriyle satışa sunulacak.

Dış SUV, içi MPV

Otomobil burun tasarımı olarak C3 hatchback ile benzer ve maceracı görünüm sağlayan detaylara sahip. Otomobilin 175 mm'lik taban yüksekliği C3 Hatchback'ten 20 mm daha fazla. Bununla beraber 4154 (+158 mm) mm'lik uzunluğa, 1756 mm'lik genişliğe (+7 mm) ve tavan rayları dâhil 1637 mm'lik (147 mm) yüksekliğe sahip. Dingil mesafesiye 2604 mm (+65 mm). Görsel olarak SUV olduğunu belli eden otomobil, iç mekândaysa MPV'leri hatırlatan çözümlere sahip. Örneğin; arka koltukların sırt eğimi 21-29 derece arasında ayarlanabiliyor. Bununla beraber kızaklı arka koltuk





sırası 150 mm öne çekilmek suretiyle 410 lt'lik bagaj hacmi 520 lt'ye yükseltilebiliyor. Ön yolcu koltuğunun sırtlığının katlanmasıyla da 240 cm'lik yükler taşınabiliyor. Bu otomobilde kapı içlerinde pet şişe yuvası olmasına rağmen el altında bardaklık olması da iyi olurdu. Ayrıca böylesine modern ve bağlanabilirlik özelliklerine vurgu yapılan bir otomobilde sadece bir USB girişi olması da genç ailelerin hoşuna gitmeyecek bir durum. Citroen ilginç tasarımları ve konforlu iç mekân sunan modelleriyle bilinen bir marka. C3 Aircross'un da markanın "Citroen Advanced Comfort" adlı konfora yönelik tüm faktörlerin (akustik, süspansiyon, koltuklar, iklimlendirme, eşya gözleri gibi) ele alınmasıyla üretilmiş bir otomobil olduğu söyleniyor. Arka koltuklardaki baş mesafesi boyu 180 cm'den uzun olanlar için biraz kısıtlı.

Sürüş özellikleri

C3 Aircross'ta yer alan 3 silindirli, 1.2 litrelik turbo beslemeli benzinli motor; 5500 d/d'de 110 HP güç ve 1500 d/d'de 205 Nm tork üretiyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor, C3 Aircross'a fabrika verilerine göre 11.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri ve 183 km/s maksimum hız sağlıyor. Kullanım sırasında makul bir çekiş sağlayan bu 1.2 PureTech, 3 silindirli motorlara has sportif hırıltıya sahip. Kış ve spor modları bulunan 6 ileri otomatik şanzımanın vites geçişleriyle sarsıntısız. Yüksek oturma pozisyonu sayesinde rahat bir ön görüş açısı sunan otomobilin motor kaputunun bittiği yeri de göz ucuyla görebilmek mümkün. Korsika, virajlı yollarıyla ünlü bir ada ve C3 Aircross bu yollarda hafif yana yatma eğilimi gösterse de güvenliydi. Bu otomobili temiz asfalt

"Head up display" bu sınıfta pek görmediğimiz bir özellik. Klima dahil neredeyse tüm fonksiyonların 7 inçlik ekrandan kumanda edilmesi, hep fazladan bir el hareketi yapmanıza neden oluyor. C3 Aircross'ta Grip Control ve kablosuz şarj özelliği de sunuluyor.



kadar toprak zeminde de kullandım. Bu sürüş boyunca süspansiyon sistemi sağlam bir his verdi ve döşemelerden de rahatsız edici sesler gelmedi. Bu arada aracımızın henüz 3000 km civarında olduğunu ekleyeyim. Test aracımızda opsiyonel olarak alınabilen Grip Control sistemi ve bu sistemle birlikte gelen 215/50 R 17 ebadında 4 mevsim lastikler vardı. Grip Control farklı zemin koşullarında yol almayı kolaylaştıran bir sürüş modu seçicisi ve ESP kapalı, normal mod, kar modu, çamur modu ve kum modu olmak üzere 5 ayarı var. Bu otomobilin bir özelliği de eğim iniş kontrolü olması.



Sonuç

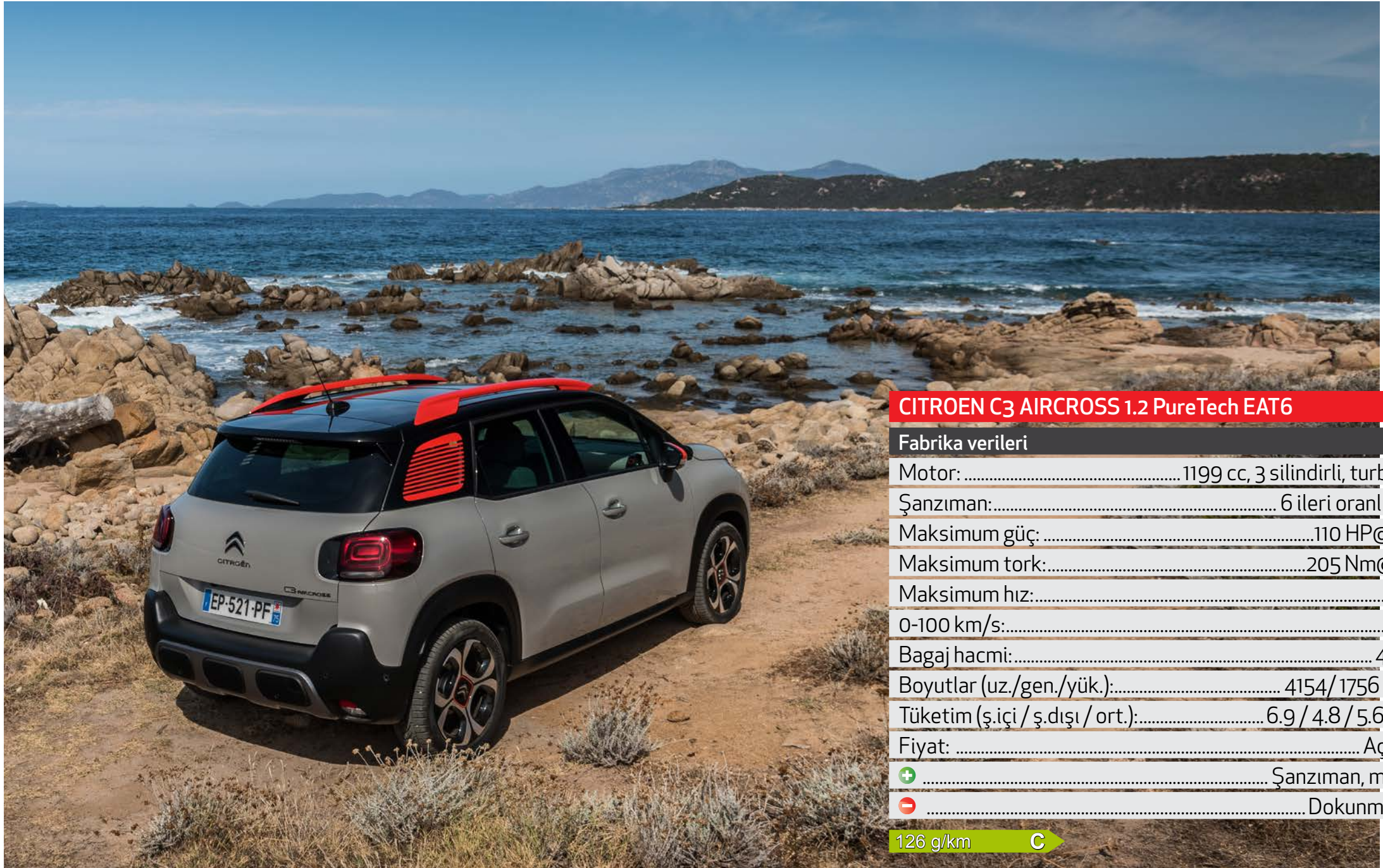
Bir MPV olan C3 Picasso artık yok. C3 Aircross ise C3 Picasso'nun boşluğunu dolduran, bir MPV'nin fonksiyonel iç mekânı ile bir SUV'u yüksek gövdesini bir potada eriten, kullanımı kolay ve rahat bir otomobil. Fiyatları 2017 Kasım'ında belli olacak otomobilin satışına da aynı ay içinde başlanacak.

Koltukların değişkenliği MPV'leri aratmıyor. Ön yolcu koltuğunun sırtlığının da yatırılmasıyla 2.4 metrelik yükler taşınabiliyor.



C3 Aircross'un el freni kolu, C4 Cactus'teki el freni kolu ile benzer. Citroen yetkilileri, bu sınıfta açılabilir özellikli panoramik cam tavan sunan başka bir model olmadığını söylüyor.





CITROEN C3 AIRCROSS 1.2 PureTech EAT6

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, turbo benzinli
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	110 HP@5500 d/d
Maksimum tork:	205 Nm@1500 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	11.8 sn
Bagaj hacmi:	410-1289 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4154/1756 / 1637 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.9 / 4.8 / 5.6 lt/100 km
Fiyat:	Açıklanmadı
+	Şanzıman, makul çekiş
-	Dokunmatik ekran

126 g/km

C

Ford Fiesta 1.0 Otomatik

Yeni Ford Fiesta 1.0 otomatik bazı konularda eskiye göre ilerleme kaydederken yakıt tüketimi konusunda eskisinden geride kalmış.



Yazı: Tarık Akagün
Fotografılar: Tarık Akagün & Ford Medya



Ford'un küçük sınıftaki temsilcisi Fiesta, 41 yıllık geçmişi ile markanın ikonik model isimlerinden bir tanesi. Ülkemizde satışına başlanan yeni Fiesta'yı Bodrum ve çevresinde düzenlenen basın test sürüşünde kullanma imkânı buldum.

Yeni Fiesta'da ilk etapta 1.1 lt 85 HP, 1.0 lt 100 HP EcoBoost benzinli ve 1.5 TDCI 85 HP dizel motor seçenekleri mevcut. 1.1 lt 85 HP benzinli ve 1.5 lt TDCI 85 HP dizel motorlar sadece manuel şanzımanla, 1.0 lt Ecoboost 100 HP ise sadece otomatik şanzımanla alınabiliyor. Donanım seviyesi ise Trend, Titanium ve ST-Line olmak üzere 3 tane ve ST-Line sadece 1.0 EcoBoost motor ile alınabilmekte.

Fiesta 1.1 85 HP'nin başlangıç fiyatı 64.500 TL olarak açıklanırken, 1.0 EcoBoost 100 HP Otomatik'in ve 1.5 TDCI 85 HP'nin başlangıç fiyatı 74.500 TL. Bu sayfalardaki 1.0 EcoBoost 100 HP Titanium Otomatik'in fiyatı ise 84.500 TL'den başlıyor. Test aracımızdaki X Paket için (anahtarsız giriş, otomatik park sistemi, geri görüş kamerası, elektrikli olarak katlanan yan aynalar) 2750 TL, B&O müzik sistemi için 900 TL, 17 inçlik alaşım jantlar için 900 TL, açılabilir panoramik cam tavan için 6500 TL, turkuaz mavi renk için 2000 TL ek ödeme yapmak gerekiyor ve bu durumda fiyat 97.550 TL'ye ulaşıyor.

Tasarım ve iç mekân

Yeni Ford Fiesta, tasarım olarak bir önceki neslin çizgisinden fazla uzaklaşmamış. Sonuçta VW Grubu da benzer stratejiyi uyguluyor ve yıllardan beri çizgisini fazla değiştirmeden yüksek satışlara ulaşıyor. Ölçülere baktığımızdaysa yeni Ford Fiesta'nın, eskisinden 71 mm daha uzun, 12 mm daha geniş ve dingil mesafesinin de 4 mm daha fazla olduğunu görüyoruz. Bununla birlikte ön iz açıklığı 30 mm, arka iz açıklığı 10 mm arttırılarak aracın yere daha sağlam basması amaçlanmış.



Mavi ibreli kadran grubu şık gözüküyor. 8 inçlik dokunmatik ekranın, parlaklığı ve tepki süresi başarılı. Ford SYNC III ve 8 inçlik ekran Titanium ve ST-Line donanım seviyesinde sunuluyor. Aydınlatma grubu kumandaları sol tarafta. Manuel vites değişimlerinin direksiyondaki kulakçıklardan yapılabilir.

Gelelim iç mekâna... Ön ve arka kapı içi plastikleri sert malzemeden tercih edilen Fiesta'nın ön konsolu yarı yumuşak malzemeden eskisinden biraz daha alçak konumlandırılmış. Ford SYNC3 multimedya sistemini de barındıran 8 inçlik dokunmatik ekranın çözünürlüğü, parlaklığı ve tepki süresi iyi. Fabrika verilerine göre baş mesafesi 2 mm artmış ve bunu hissetmek doğal olarak mümkün değil. Ayrıca panoramik cam tavanlı test otomobilimizin arka koltuklarındaki baş mesafesi pek iç açıcı değildi. 292 lt'lik bagaj hacmi de bu sınıf için ortalama bir değer ve bundan daha iyisini sunan rakipleri var.

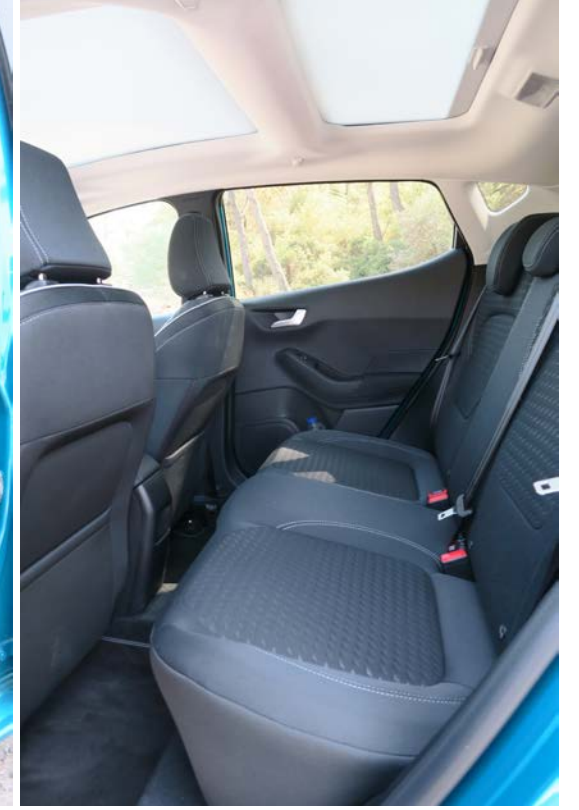
Sürüşü nasıl?

Yeni Ford Fiesta, sürüş özellikleri olarak eskisinden bir adım önde ve bu konuda sınıfındaki en başarılı örneklerden olduğunu söyleyebilirim. Yol tutuş eskisinden daha iyi, resmi açıklamaya göre yol tutuş yüzde 10, fren mesafesi de yüzde 8 gelişme kaydetmiş. Bununla birlikte direksiyon da sürücüyle iyi bir iletişim kuruyor ve bu sayede ani engel aşma manevrası yapılması gereken durumlarda sürücüye güven veriyor. Bu arada test aracımızda 205/45 ZR17 Michelin Pilot Sport 4 lastikler vardı. Bu performans lastikleri Titanium'um opsiyon listesinde yer alan 17 inçlik jantlar tercih edilince geliyor. Otomobilin akustik konforu iyi ancak rüzgâr sesi kendisini biraz hissettiriyor. Peki yeni Fiesta her konuda eskisinden iyi mi? Hayır değil! Bu motor eski

Fiesta'da da yer alan 1.0 Ecoboost 100 HP'lik motor. Ancak performans ve yakıt tüketimi konularında eski Fiesta'nın gerisinde ve fabrika verilerine göre yakıt tüketiminde ortalama 0.3 lt/100 km daha kötü, 0-100 km/s hızlanmada ise 1.4 saniye daha yavaş



Ön koltukları rahat olan otomobilde, arka tarafta baş mesafesi biraz kısıtlı. En azından cam tavanlı versiyonlarda durum böyle. Tavan tutamağı yok.



(10.8 sn yerine 12.2 sn). Yeni Fiesta'da gelişmiş bir bağlanabilirlik sunulması güzel. Ancak yenilikler genelde teknik anlamda ileriye gitmek için yapılır. Hele ki günümüz dünyasında çevrecilik, düşük yakıt tüketimi-düşük emisyon gibi çok önemli noktalarda ileriye değil de geriye gitmek, herhalde bir otomobil üreticisinin en son isteyeceği şeylerden bir tanesidir. Bu noktada Fiesta'da artık çift kavramalı Powershift şanzıman yerine, tork konvertörlü otomatik şanzıman kullanıldığını ekleyeyim. Otomatik şanzımanın manuel kullanımının artık direksiyon arkasındaki kulakçıklardan yapılması doğru bir yerleşim olmuş.

Eğer hassas kulaklara sahipseniz ve gaz pedalına yumuşak basarak yol yapıyorsanız müzik sisteminin sesini açmanızı önereceğim. Zira gaz pedalının yumuşak kullanımında çıkan cızırtı halindeki oluşan, rezonans sesini andıran ses, özellikle müzik ve klima sistemi kapalıyken hissedilir derecede duyuluyor. Bu durumu Ford yetkililerine ilettim ve diğer bir araçla kısa bir test sürüşü daha yaptık ve aynı sesi o araçta da tespit ettik.

Sonuç

Yeni Fiesta iyi yol tutan, sağlam his veren bir otomobil. Ancak 1.0 Ecoboost 100 HP otomatik özelinde konuşmak gerekirse bu otomobilin yakıt tüketimi ve performans konularında gerilemesi üzücü.

Enine stop lambaları, otomobile yere daha sağlam basan ifade katmış. Ayrıca otomobil süspansiyon sisteminde yapılan geliştirmelerle yola gerçekten de daha sağlam basıyor.



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 100 HP Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	998 cc, 3 silindirli, turbo benzinli
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	100 HP@4500-6500 d/d
Maksimum tork:	170 Nm@1500-4000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Bagaj hacmi:	292 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4040/1735/1468 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.9 / 4.2 / 5.2 lt/100 km
Başlangıç fiyatı:	74.500 TL
+	Direksiyon, yol tutuş
-	Eskiye göre artan tüketim, azalan performans

118 g/km **B**

Honda Civic Type R

Yeni Civic Type R; 320 HP'lik motoru, hassas vites geçişleri ve keskin sürüşüyle "ateşli hatchback" deyiminin vücut bulmuş hali.





Type R model adı ilk defa 1992 yılında Honda NSX'te kullanılmış olsa da, bu isim zaman içinde Type R ile özdeşleşti. İlk nesil Honda Civic Type R 1997 yılında sadece Japon pazarı için, meşhur B16 motor ile satışa sunuldu. Civic Type R'in Avrupa pazarı ile buluşması ise 2001 yılında, ikinci nesilde gerçekleşti. Daha sonra 2007 yılında üçüncü nesil ve 2015 yılında dördüncü nesil tanıtıldı. Dördüncü neslin en önemli özelliği turbo beslemeli olmasıydı. 2.0 litre turbo motor ilk tanıtıldığında yüksek devir çevirmeye alışmış, atmosferik motor fanatığı Honda tutkunlarının kafalarında soru işareti yaratmış olsa da, kısa sürede benimsendi ve performansı ile kendisini kabul ettirdi. Ve 2017... Karşımızda 320 HP'lik yeni Civic Type R. Ülkemizde 260.000 TL'lik fiyatla satışa sunulan bu otomobili Intercity İstanbul Park'ta düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanma fırsatı buldum.



Hızlı hatchback kullanıcıları, otomobillerinin standart versiyonlardan hem görsel olarak, hem de sürüş özellikleri olarak ayrıcalıklı olmasını ister. Yeni Civic Type R bunu tam anlamıyla başaran bir otomobil. Sportif ön tamponu, özel tampon altı spoyleri, devasa arka kanadı, tavan üzerindeki vorteks oluşturmaları ve üçlü egzoz çıkışı ile daha ilk bakışta kendisini fark ettiriyor. Bu arada orta egzoz çıkışının otomobilin üst devirlerde daha hırçın bir ses üretmesine katkıda bulunduğunu, orta motor yüklerinde ise ters çalışarak içeriye hava çektiğini ve patlama seslerini azaltmak gibi bir görevi var. Otomobilin ayrıcalıklı havası iç mekanda da devam ediyor. Kırmızı detaylar iç mekâna renk katsa da asıl fark yaratan unsurlar spor ön koltuklar ve vites konsolundaki sürüş modu seçme kumandası. Bu sayede sürüş, Comfort, Sport ve +R olmak üzere 3

farklı karakterde ayarlanabiliyor.

Yola çıkma zamanı... Oturma pozisyonunun eskisinden 25 mm, ön konsolun 64 mm alçak olması ve A sütunlarının da 12 mm inceltilmiş olması otomobile daha hâkim bir oturum sağlıyor. 2.0 litrelik, üstten çift egzantrikli, turbo beslemeli VTEC motor, yapılan geliştirmeler sonunda 10 HP güçlenmiş. Maksimum gücü olan 320 HP'yi 6500 d/d'de üreten motorun maksimum torkuysa 2500-4500 d/d aralığında 400 Nm. Maksimum hızı 272 km/s ve bu sınıftaki en yüksek değer. 0-100 km/s hızlanması ise 5.7 saniye. Bu katalog verilerini bir kenara koyalım ve otomobilin insana neler yaşattığına bakalım. Daha pit alanında yol yaparken ilk hissettiğim, otomobilin harika spor koltukları ve neredeyse yağ gibi denilecek çok rahat

Yarış tipi koltuklar çok rahat. Otomobilin sürüş karakteri vites konsolundaki kumandadan ayarlanabiliyor.





geçişlere sahip 6 ileri manuel şanzımanı oldu. Önde McPherson, arkada çok kollu süspansiyona sahip otomobilde ayrıca aktif süspansiyon bulunuyor ve sürüş karakterine göre sertliği değişiyor. Bununla birlikte kilitli diferansiyel de var ve bu otomobille

hem viraja girmesi, hem de virajdan çıkması çok zevkli. Ayrıca ağırlık transferlerinde arkasını viraj dışına hafif açma eğilimi gösteriyor ki bu da hızlı hatchback sürücülerinin hoşuna giden bir özellik (stabilite kontrolü +R modunda kapatılabiliyor).

Bu otomobilin bana göre en güzel özelliklerinden bir tanesiye devir eşleştirme sistemi (RMS). Bu sistem sayesinde fren yaparken vites ufaltma anında adeta "heel&toe" tekniği uygulanıyor ve tekerleklerin ayak debriyajdan çekilirken kilitlenme eğiliminin önüne geçiliyor.

Sonuç

Honda Civic Type R, Seat Leon Cupra 300 HP gibi rakiplerinden biraz daha yüksek fiyatlı ve biraz daha fazla yakıt tüketse de eşsiz bir sürüş deneyimi yaşatmasının yanı sıra, daha yola çıkmadan bile insana kendini özel hissettiriyor.

HONDA CIVIC TYPE R

Fabrika verileri

Motor:	1996 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	320 HP @ 6500 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 2500-4500 d/d
Maksimum hız:	272 km/s
0-100 km/s:	5.7 sn
Bagaj hacmi:	420 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4557 / 1877 / 1434 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.8 / 6.7 / 7.7 lt/100 km
Fiyat:	260.000 TL
+	Direksiyon tepkisi, motor, şanzıman, yol tutuş
-	Eskisine göre artan tüketim, rakiplerinden yüksek fiyat

176 g/km

E



Mercedes E 180 1.6 lt

156 HP gücünde, 1.6 litre benzinli motora sahip Mercedes-Benz E 180, E Serisi prestijine ve ayrıcalığına ulaşmanın en kolay yolu.



Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Mercedes-Benz Türk Medya



Mercedes-Benz Türk, 50. kuruluş yıldönümünde Mercedes-Benz E Serisi'nin farklı gövde ve motor tiplerini kapsayan bir basın test sürüşü organizasyonu gerçekleştirdi. Bu etkinliğin en özel yönüyse Mercedes-Benz Türk'ün 50 yıllık tarihinde, Türkiye'de ilk defa bir basın test sürüşü etkinliği gerçekleştiriliyor olmasıydı.

Düzenlenen basın toplantısında konuşan Mercedes-Benz Türk Otomobil Grubu Direktörü Şükrü Bekdikhan; 2016 yılında premium segmentin bir numaralı markası olduklarını 2017 yılına da önceki yıllardaki başarılarını sürdürme kararlılığı ile yola çıktıklarını ve bu yıl, Mercedes-Benz E-Serisi ailesinin yeni üyeleri olan All-Terrain ve Coupé modellerini Türkiye'de satışa sunduklarını ifade etti.



Bu test sürüşü etkinliği kapsamında E 220 d 4Matic All-Terrain, E 300 Coupe, E 220d Coupe, E 220d Coupe 4Matic, E 300 Cabrio, E 300 Sedan, E 200 d 4 Matic Sedan ve E 180 Sedan gibi modeller yer alıyordu. Ancak İstanbul-Kemerburgaz ve Kırklareli'nin Lüleburgaz ilçesine bağlı Hamitabat Köyü arasında düzenlenen test sürüşü kapsamında benim tercihim ailenin en mütevazı üyesi olan E 180 Sedan oldu. Çünkü E 180, 1.6 lt'lik motoru nedeniyle Türk tüketicisi için en ulaşılabilir ve en çok merak edilen E Serisi konumunda. Test sürüşünün ilk günü Exclusive donanım seviyesini kullanma fırsatı bulduğum otomobilin tüketim ve konfor özelliklerine odaklandım. İkinci gün ise AMG donanım seviyesini tercih ettim ve sürüş tarzı olarak da ilk güne nazaran daha performanslı ve tempolu bir sürüş yaptım.

Otomobilde yer alan 1.6 lt'lik motor 5300 d/d'de 156 HP güç ve 1200-4000 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. 9 ileri oranlı 9G-Tronic otomatik şanzımanla kombine edilen bu motor, fabrika verilerine göre 8.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri ve 228 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Fabrika verilerine göre yakıt tüketim değeriye şehir içinde 8.0 lt/100 km, şehirdışında 5.5 lt/100 km ve ortalamadaysa 6.5 lt/100 km. Bu değerleri anlayabilmek açısından öncelikle rakibi olan 170 HP'lik 1.6 lt motora sahip BMW 520i'nin değerlerine, daha sonra 245 HP'lik 2.0 lt motora sahip E 300'ün değerlerine bir göz atalım. BMW 520i'nin 8.3 saniyelik 0-100 km/s değeri E 200'den biraz iyi olsa da ortalama yakıt tüketim değerleri aynı. Asıl ilginç olansa çok daha güçlü motora sahip E 300'ün de E 180 ile neredeyse benzer yakıt tüketim değerleri sunabilmesi. Hatta fabrika verilerine göre E 300'ün 6.3 lt/100 km'lik minimum ortalama yakıt tüketim değeri, E 180'den daha düşük. Bu karşılaştırmayı ülkemizde satılmayan E 200 ile yapsaydık fark daha da büyük olacaktı. Bu değerler ışığı altında objektif olarak baktığımızda, en azından kâğıt üzerinde E 180'in performans-yakıt tüketimi ilişkisi yönünden daha güçlü kardeşinden daha başarısız olduğunu söylemek mümkün. Rakibiyle ise benzer seviyede. Peki gerçek hayatta durum nasıl? Bu motor performans olarak ortalama bir kullanıcıya fazlasıyla yeterli gelecektir. Yaptığım minimum tüketim denemesindeyse neredeyse fabrika



verisi şehirdışı tüketim değerlerini (5.3-5.4 lt/100 km) yakalamak mümkün oldu. Yol tutuş, stabilite ve süspansiyon konforu konusunda çok iyi olan otomobilin iç mekânındaki kalite hissi de üst düzey. Ancak bozuk yollarda ön konsolun üst kısmındaki metal ızgaranın çıtırtı yapması -daha önceki E Serisi testlerinde de bahsettiğimiz gibi- bu otomobilden beklenmeyecek derecede üzücü.

Ön ve arka koltuklar bu otomobilden beklenileceği gibi gayet konforlu.

Sonuç

E 180 ülkemizde Avantgarde (294.000 TL), Exclusive (300.300 TL) ve AMG (306.200 TL) olmak üzere üç donanım seviyesiyle satılıyor ve E Serisi prestijine ulaşmanın en kolay yolu.

**MERCEDES-BENZ E 180****Fabrika verileri**

Motor:	1595 cc, 4 silindirli, turbo benzinli
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	156 HP@5300 d/d
Maksimum tork:	250 Nm@1200-4000 d/d
Maksimum hız:	228 km/s
0-100 km/s:	8.9 sn
Bagaj hacmi:	540 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4923 / 1852 / 1468 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.0 / 5.5 / 6.5 lt/100 km
Başlangıç fiyatı:	294.000 TL
+	İç hacim, şanzıman, süspansiyon
-	Ön konsoldaki çıkartı

146 g/km

C



Nissan Qashqai

Makyajlanarak yeni bir görünüme ve yeni teknolojilere kavuşan Nissan Qashqai'yi Göcek'te kullanma fırsatı bulduk.



Bundan 10 yıl önce, 2007'de crossover sınıfını yaratan Nissan Qashqai, 2013 yılında ikinci jenerasyonuna kavuşmuştu. Bundan dört yıl sonra ise makyajlandı ve yeni bir görünümün yanı sıra yeni bir direksiyon simidine ve yeni teknolojilere sahip oldu. Avrupa'nın ve Türkiye'nin en çok satan crossover modeli olan Qashqai'yi Göcek'te düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda test ettik.



Tasarım

Makyajlı Qashqai, özellikle önden bakıldığında komple yenilenmiş bir tasarıma sahip. V-motion olarak adlandırılan yeni ön ızgara, aracın en önemli tasarım özelliği olarak karşımıza çıkıyor. Bu "V" şeklinin ortasında büyük Nissan logosuna yer verilmiş. Bunun haricinde led gündüz farlarını da bünyesinde barındıran ön far tasarımı da yenilenmiş ve artık daha ince bir yapıya sahip. Bu sayede daha dinamik bir görünüm elde edilmiş. Ön tamponun yanı sıra sis farları da yenilenmiş ve artık yuvarlak değil, köşeli tasarıma sahip. Profilden bakıldığında, makyaj öncesi modelden bir farkı bulunmayan otomobilin arka tasarımında yeni tampon ve led teknolojili stop lambalarına yer verilmiş. Arka sis farlarının da artık led olduğunu belirtelim. Köpek balığı sırtı tasarımlı anten de makyajla gelen yenilikler arasında yer

alıyor. Bir diğer yenilik ise yeni jant tasarımları.

Boyutlar

Makyajlı Qashqai'nin boyutlarında yaşanan tek değişiklik uzunlukta. Otomobilin uzunluğu, 17 mm'lik küçük bir artışla 4394 mm'ye çıkmış. Qashqai 1806 mm genişliğe ve 1590 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesine ise 2646 mm. Otomobilin 401 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1569 litreye çıkıyor. Qashqai'nin bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 lt dizel-otomatik modelinin boş ağırlığı ise 1492 kg. Her ne kadar, test aracımız 4x2 çekiş sistemine sahip olsa, gövdenin özellikleri sayesinde hafif arazide sorunsuzca yol alabilecek kapasiteye sahip. Öyle ki, aracın yaklaşma açıcı 18 derece, uzaklaşma açısı 25 derece, yerden yüksekliği ise 180 mm.

Göstergeler rahat okunuyor. Renkli ve dokunmatik ekran artık biraz eskidi. CVT şanzıman yakıt tüketimini düşürüyor.

İç mekân

Otomobilin iç mekanına bindiğimizde ilk fark ettiğimiz yenilik yeni direksiyon simidi oluyor. D formu yeni direksiyon simidi, eskisinden daha kalın ve ele daha iyi oturuyor. Ayrıca tasarımı nedeniyle, ana gösterge tablosunun daha büyük bir kısmı görülüyor. İç mekânda göze çarpan bir diğer yenilikse artık tek dokunuşla açılıp kapatılabilen elektrikli camlar. Hatırlayacağınız üzere, eskiden sadece

sürücü camı tek dokunuşla açılıp kapatılabiliyordu. Kokpitte yer alan diğer ünitelerde ise herhangi bir değişiklik bulunmuyor. Nissan Connect'in renkli ve dokunmatik ekranının, rakiplere göre biraz eski teknolojiye kaldığı fark ediliyor. Bu ekranın yeni jenerasyonda yenileneceğini düşünüyoruz.

Motor ve şanzıman

Bu sayfalarda yer alan makyajlı Qashqai modelinde 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo dizel motor ve X-Tronic adlı CVT şanzıman yer alıyor. 4000 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 320 Nm tork üreten motor, otomobile 183 km/s'lik maksimum hız ve 11.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic'in fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.6 lt/100 km. Aracın motoru Euro 6b egzoz emisyon normlarını karşılıyor.

Sürüş özellikleri

Önden çekişli aracın motoru biraz gürültülü çalışıyor ancak kaput içi izolasyonunun iyi olması sayesinde sürüş sırasında iç mekâna rahatsız edici bir gürültü girmiyor. Motorun performansı yeterli, bunun yanında tüketimi de düşük. Yeni direksiyon simidi, eskisinden daha keyifli bir kullanıma ve daha net tepkilere sahip. Görüş açılarını geniş ve oturma pozisyonu iyi olan Qashqai'nin CVT şanzımanı ise, tam otomatik ya da çift kavramalı otomatik şanzımanlar kadar keyifli değil ancak bu tür

şanzımanların uzun ömürlü ve işletme giderlerinin düşük olduğunu da belirtelim. Otomobilin fren hissi ve mesafesi iyi. Tatlı-sert ayarlanmış süspansiyon sistemi ise, test aracında yer alan 19 inç'lik jantların da negatif etkisiyle bozuk yollarda ve kısa-yüksek kasislerde konforu olumsuz yönde etkiliyor.

Qashqai'nin tasarımı sportif. 401 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1569 litreye çıkıyor.

Ancak yol tutuşun bu sayede sorunsuz kılındığını da hatırlatalım. Makyajla gelen yeni bir özellik olan yaya algılama teknolojisi, önünüze bir yaya çıktığında otomobili tamamen durdurması sayesinde maksimum güvenlik sağlıyor.



Sonuç

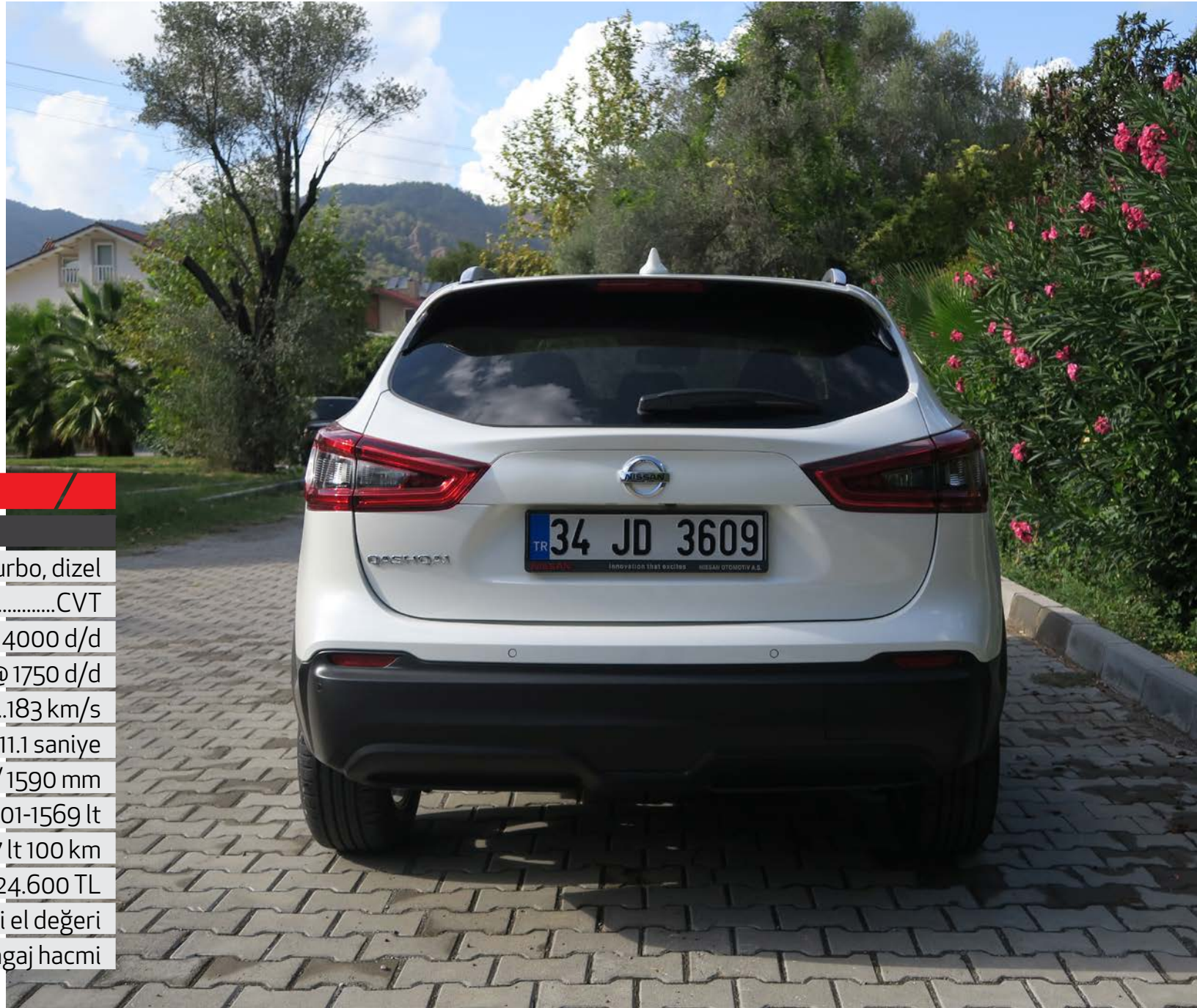
Makyajlanarak yeni bir ön tasarıma, yeni iç mekân özelliklerine ve yeni teknolojilere kavuşan aracın 1.2 DIG-T Manuel 4x2 ve CVT 4x2, 1.5 dCi Manuel 4x2 ve 1.6 dCi X-Tronic 4x2 versiyonları bulunuyor. Yeni Nissan Qashqai'nin fiyatları ise 94.900 TL (kısa bir süre için 92.000 TL) ile 176.600 TL arasında değişiyor. Türkiye'de segmentinin lideri konumunda olan Qashqai, geçen yıl bu unvanı 18.365 adetlik satışla elde etmişti. Qashqai, liderliğini 2017 ve 2018'de de devam ettirmek istiyor ve bize de bekleyip görmek kalıyor.

Nissan Qashqai 1.6 dCi X-Tronic 4x2

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	11.1 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4394 / 1806 / 1590 mm
Bagaj hacmi:	401-1569 lt
Tüketim (Ş. içi / Ş. dışı / ort.):	5.3 / 4.4 / 4.7 lt 100 km
Baz fiyat (1.6 dCi X-Tronic):	124.600 TL
+	Tasarım, motor, ikinci el değeri
-	Şanzıman, bagaj hacmi

122 g/km **B**



Türkiye’de ilk ve tek!

Türkiye’de sadece e-otodergi’nin sahip olduğu videolu test cihazıyla gerçekleştirdiğimiz test ölçümleri, otomobillerin performanslarını şüpheyi yer bırakmayacak bir şekilde gözler önüne seriyor.

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

Ekim 2010’dan itibaren otomobil test ölçümlerinde bir dönemi kapatıp yeni bir dönem başlattık! Artık testleri siz yapmışsınız gibi seyrediyor, test ölçümlerini gözlerinizle görüyor, doğruluğundan en ufak bir şüphe etmiyorsunuz.

Mutlu ve gururluyuz

e-otodergi aylık otomobil dergisi ve www.otomobil.com.tr haber portalının yayıncısı Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. olarak, Türkiye’deki ilk videolu test cihazına sahip olmaktan ve size dünyanın en ileri teknoloji ürünü test cihazının tartışmasız test ölçümlerini yayınlayacak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

İngiltere’den getirdiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve www.otomobil.com.tr logoları bulunan bu son teknoloji ürünü videolu test cihazı, entegre kameraları sayesinde hem yolu hem pilotu

hem de ölçümleri görüntüleyebiliyor. İlk hızlanmadan ara hızlanmalara, “G” gücünden fren ölçümüne, slalom testinden tur zamanına kadar her türlü ölçümü GPS yardımıyla uydulara bağlanarak gerçekleştiren bu cihaz, ölçüm yapılan pistin haritasını çıkartarak her attığınız turu pist haritası üstünde öncekilerle karşılaştırma imkânına da sahip. Bu cihazı, yurtdışında yayın yapan saygın otomobil dergilerinin, önemli yarış takımlarının, dev lastik üreticilerinin ve kendini geliştirmek isteyen pilotların kullandıklarını belirtelim.

Görüntüler yalan söylemez

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde tablolara yazılması şeklinde verildi. Bunları okurken belki de hep içinizde bir kuşku vardı. Otomobilin performansı gerçekten ölçüldü mü? Ölçümler doğruyu yansıtıyor mu? Artık bu tür şüpheler geride kaldı. Çünkü artık test ölçümleri



videoya kaydediliyor ve gözünüzün önünde yapılmış gibi sunuluyor.

Yayıncılıkta çıtayı biraz daha yükseltiyoruz

Temmuz 2008’de, ülkemizdeki ilk dijital dergiyi yayınlayarak Türk otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık ortalama 50.000’i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı biraz daha

yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan “G” gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor. Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve www.otomobil.com.tr haber portalımızda yayınlıyoruz. Kimi zaman dünyanın farklı bölgelerindeki pistlerde, kimi zaman gerçek yol koşullarında videolu test ölçümleri yapacağız. Bazı otomobiller için özel projelerimiz olacak. Lastik ölçümleri de gerçekleştireceğiz. İddia ediyoruz: Bir videolu testi izledikten sonra, bir sonrakini sabırsızlıkla bekleyeceksiniz.

Hyundai IONIQ

Hyundai'nin kompakt sınıftaki hibrit modeli, düşük yakıt tüketimli ve zengin donanımlı bir otomobil.



Yazı, fotoğraflar ve ölçümler: Tarık Akagün

H

ibrit otomobiller; geçen yılın ikinci yarısında yerinde bir kararla vergi mevzuatında yapılan değişiklikler ile daha cazip hale getirildi.

Bunun nedeni hibrit versiyonu olan Toyota CH-R'nin ülkemizde üretilmeye başlanması olsa da, bu durum pazardaki hibrit model çeşitliliğini arttırdı. Hyundai de hibrit otomobil akımına IONIQ Hybrid ile girdi. IONIQ Hybrid ülkemizde tek donanım seviyesiyle ve 123.900 TL'lik fiyatla satılıyor.

Tasarım ve iç mekân

Boyutlarını teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz IONIQ Hybrid, akıcı hatlara sahip bir otomobil. Rüzgâr direnç katsayısı 0.24 olan otomobil, geriye doğru alçalan tavan çizgisi ve arka camı ikiye bölen spoiler nedeniyle farklı bir görüntü sunuyor. İç mekânı ferah, aydınlık ve kullanılan plastiklere volkanik kayaların katıldığı ve bu sayede plastik kullanımının azaltıldığı ifade ediliyor





Ön konsol gözü yormayan bir yapıda ve gerek renk seçimi gerekse derli toplu tasarımıyla huzur veren bir görünüme sahip. Ayrıca ergonomisi de başarılı. Ön konsolun ortasındaki 8 inçlik multimedya ekranı üzerinden hibrit sistemin güç aktarımı dışında multimedya özelliklerine de kumanda edilebiliyor. Bu otomobilin ilginç bir özelliği, klamanın sadece sürücü tarafındaki hava kanallarından üfleme yapılacak şekilde çalışabilmesi. Arka koltuklarında diz mesafesi sorunu yok, baş mesafesi ise boyu 180 cm'ye kadar olan kişiler için uygun. 453 lt'lik bagaj yeterli ve bagaj zemin kaplamasının altında eşya bölmelerinin olması da güzel bir detay. Park freninin sol taraftaki bir pedalla ayakla kumanda ediliyor olması ise alışkanlık gerektiren bir durum.



Sürüş özellikleri

Hyundai IONIQ'in yurtdışında Plug-in-Hybrid ve Electric olmak üzere 2 farklı versiyonu daha var. Ülkemizdeyse sadece Hybrid olarak satılıyor. IONIQ Hybrid'de yer alan 1.6 litrelik Atkinson çevrimli motor, 105 HP güç ve 147 Nm tork üretiyor. Sabit mıknatıslı senkronize elektrik motoru ise 43.5 HP güç ve 170 Nm tork üretiyor. Toplam sistem gücü 141 HP, sistem torku 265 Nm olan otomobilin 1.56 kW/h'lık lityum iyon polimer bataryası arka koltukların altında. Otomobil, ilk çalıştırma anında elektrik motorunu devreye alıyor ve bataryanın durumuna göre 8-10 km'lik bir mesafeyi elektrikli olarak geçebilmek mümkün olabiliyor. Tabi bu gaz pedalına ne kadar hassas davrandığınız ve yolun eğimi ile ilgili bir durum. Elektrikli olarak ulaşılacak maksimum hız ise 120 km/s olarak açıklanıyor ancak ben sadece

Ayakla kumanda edilen park freni alışkanlık gerektiriyor. Kablosuz şarj, ısıtmalı-soğutmalı ön koltuklar gibi konfor ekipmanları standart.

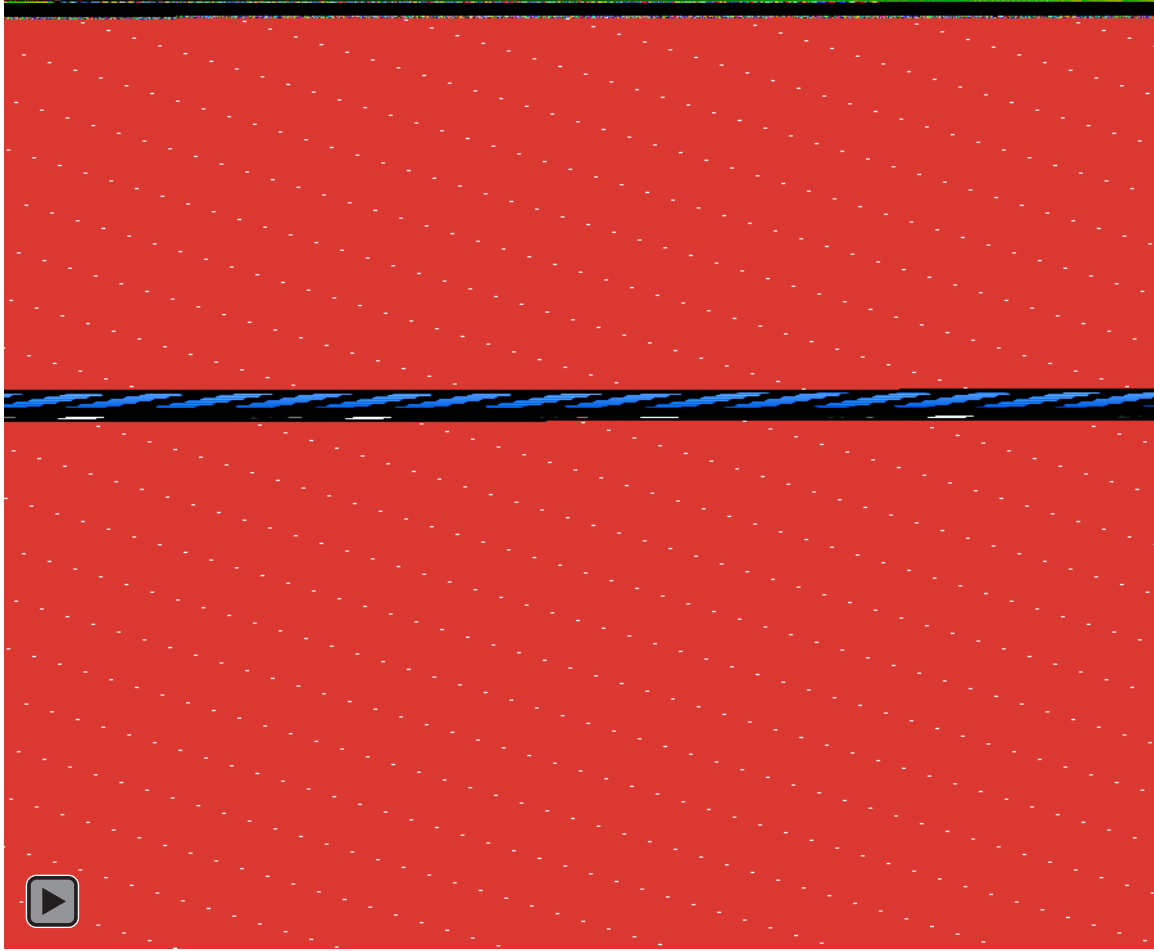


elektrikli olarak 100 km/s'nin biraz üzerine kadar çıkabildim. Hibrit otomobillerde CVT şanzıman tercih edilse de IONIQ'de sürüş hissini iyileştirmek için 6 ileri oranlı, çift kavramalı şanzıman kullanılmış. Şanzımanın spor modunda gösterge tablosunun grafikleri sportif görünüme bürünüyor. Performans verilerini videoda görebileceğiniz otomobilin en merak edilen yönü kuşkusuz ki yakıt tüketimi. Fabrika verilerine göre şehir içi, şehirdışı ve ortalama

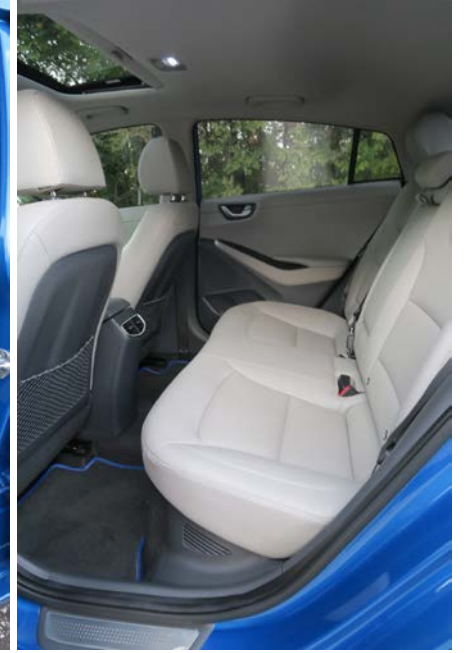
tüketim değeri 3.9 lt/100 km. Ancak bu değerlerden daha iyisini ve daha kötüsünü yapabilmek mümkün. Öncelikle IONIQ Hybrid'in şehir içi dur-kalk trafikte, içten yanmalı motorlu araçlara göre belirgin bir yakıt tüketimi avantajı ortaya koyduğunu belirtiyim. Şehir içi kullanımda 3.5 lt/100 km'lik yakıt tüketimini kolayca görebilmek mümkün, biraz dikkatli kullanımla da 3.0 lt/100 km civarı tüketim değeri fazla zorlanmadan yakalanabiliyor. Otoyolda

120 km/s (kadran hızından arındırılmış, gerçek hız) ile sabit hız sürüşünde 5.0 lt/100 km'lik değer elde ettiğim otomobilin ölçümleri de kapsayan test süreci sonundaki yakıt tüketimi 5.2 lt/100 km oldu. Şehir içi dur-kalk trafikte sessiz olan otomobil, otoyol kullanımında da akustik konfor yönünden başarılı. Yol tutuş ve stabilite yönünden güvenli olan otomobilin direksiyon sistemi düşük hızlarda bazı kullanıcılara biraz sert gelebilir.





İç mekan aydınlık. Arka koltuklardaki baş mesafesi eğimli tavana rağmen fena sayılmaz.



Sonuç

Batarya garantisi 7 yıl/100.000 km olan Hyundai IONIQ Hybrid, modern zamanların ihtiyaçlarına uygun, makul performanslı ve çevreci bir otomobil. Otomobilin sunduğu sürücü destek sistemleri (şerit takip sistemi, direksiyon yardımcısı, adaptif hız sabitleme) ve kablosuz şarj özelliği, direksiyon ısıtması, ön koltuk ısıtma-soğutma özelliği, arka koltuklarda ısıtma gibi konfor özellikleri düşünüldüğünde fiyat-donanım yönünden de başarılı olduğu görülüyor. Benim bu modern otomobilde olmasını isteyeceğim iki donanım ise LED farlar ve sıkışma önleyicili arka camlar.

Video üzerindeki datalar, GPS teknolojili profesyonel test cihazı tarafından eş zamanlı olarak kaydedilmektedir. Ölçümler deniz seviyesinden 190 metre yükseklikte ve dolu yakıt deposuyla gerçekleştiriliyor.



443 lt'lik bagaj, arka koltukların öne yatırılmasıyla 1552 lt oluyor. Bagaj zemininin altındaki gözler, ufak tefek eşyayı koymak için düşünülmüş kullanışlı bir detay.



Hyundai IONIQ Hybrid

Fabrika verileri

Motorlar:	1580 cc, 4 silindirli, benzinli + sabit mıknatıslı senkronize elektrikli
Maksimum güç (benzinli motor):	105HP@5700 d/d
Maksimum tork (benzinli motor):	147 Nm@4000 d/d
Maksimum güç (elektrikli motor):	43.5 HP
Maksimum tork (elektrikli motor):	170 Nm
Sistem gücü ve torku:	141 HP-265 Nm
Şanzıman:	6 ileri oranlı çift kavramalı
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Bagaj hacmi:	443/1552 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4470 / 1820 / 1450 mm
Tüketim (ş.ışı / ş.dışı / ort.):	Hepsi 3.9 lt/100 km
Fiyat:	123.900 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.6 sn
0-80 km/s:	7.25 sn
0-100 km/s:	10.5 sn
0-120 km/s:	14.95 sn
0-400 m:	17.55 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	7.1 sn
80-120 km/s (D'de):	9.1 sn

Frenleme

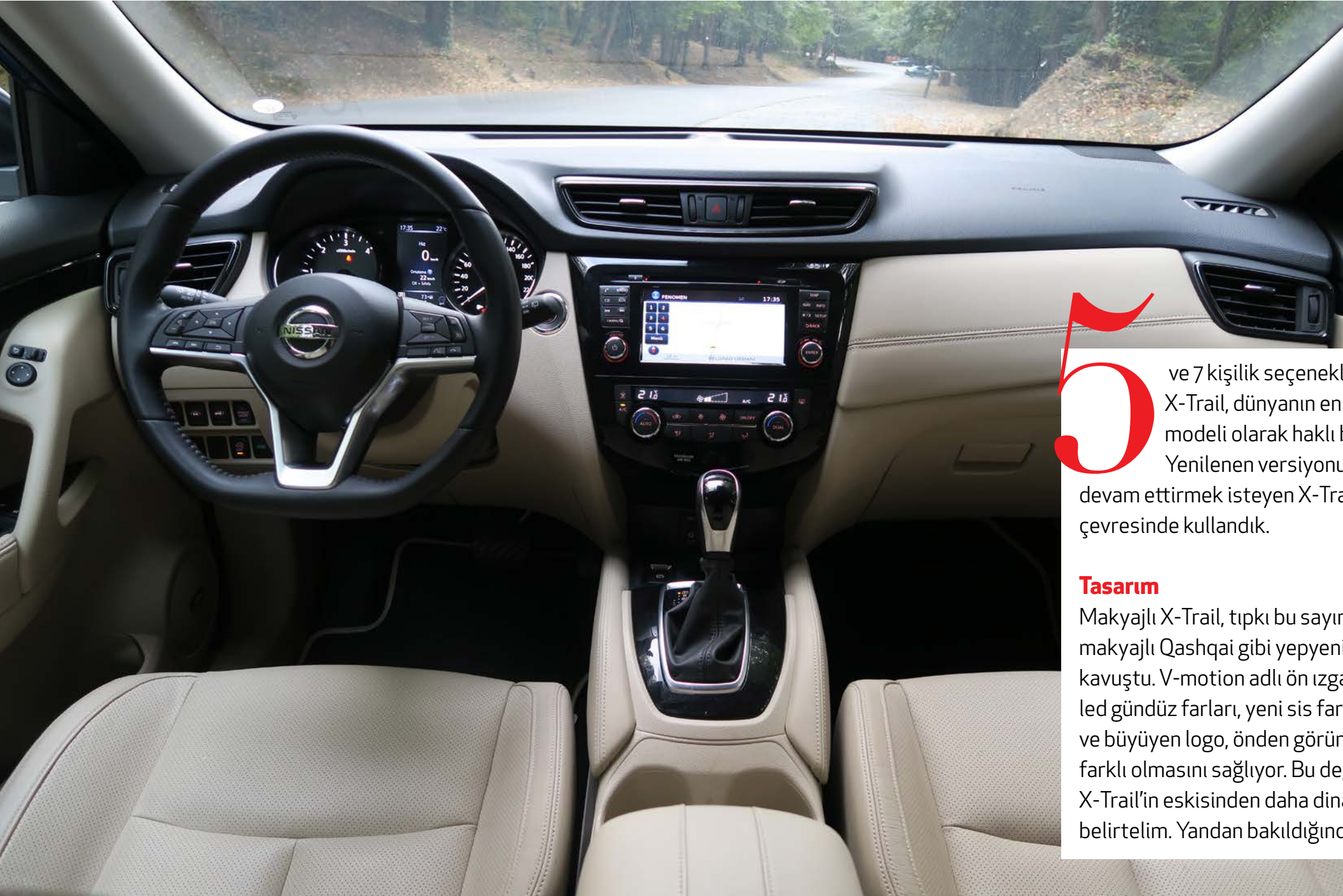
100-0 km/s:	36.9 m
80-0 km/s:	23.4 m
50-0 km/s:	9.2 m

+	Teknoloji, donanım, yakıt tüketimi
-	Sıkışma önleyici arka cam yok, LED farlar iyi olurdu

Nissan X-Trail

Dünyanın en çok satan SUV modeli olan X-Trail makyajlandı. Bakalım yenilenen araçta ne tür değişiklikler var?





S ve 7 kişilik seçenekleri bulunan Nissan X-Trail, dünyanın en çok satan SUV modeli olarak haklı bir gurura sahip. Yenilenen versiyonunda da bu liderliğini devam ettirmek isteyen X-Trail'i İstanbul ve çevresinde kullandık.

Tasarım

Makyajlı X-Trail, tıpkı bu sayımızda yer alan kardeşi makyajlı Qashqai gibi yepyeni bir ön görünüme kavuştu. V-motion adlı ön ızgara, yeni ön farlar, yeni led gündüz farları, yeni sis farları, yeni ön tampon ve büyüyen logo, önden görünümün tamamen farklı olmasını sağlıyor. Bu değişikliklerden sonra X-Trail'in eskisinden daha dinamik görüldüğünü belirtelim. Yandan bakıldığında yeni jant tasarımı



ve aracı yatay olarak kat eden yeni krom çitayla dikkat çeken otomobilin tavanında artık köpek balığı sırtı antene yer veriliyor. Arka tasarımı ise karartılmış stop lambaları bulunuyor ve burada da led aydınlatma kullanılıyor. Yeni tampona ev sahipliği yapan arka tasarımı ayrıca bagaj kapağında da yenilik var: Eskiden ayakla açılabilen elektrikli bagaj kapağı artık ayakla hem açılabilir hem de kapatılabilir.

Boyutlar

Makyajlı X-Trail'in boyutlarında herhangi bir değişiklik bulunmuyor. Otomobil 4690 mm uzunluğa, 1820 mm genişliğe ve 1710 mm yüksekliğe sahip. X-Trail'in dingil mesafesi ise 2705 mm. Otomobilin 565 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1996 litreye çıkıyor. X-Trail'in bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 lt dizel-otomatik

modelinin boş ağırlığı ise 1640 kg. 4x2 çekiş sistemine sahip test aracımızın yaklaşma açısı 19.5 derece, uzaklaşma açısı 27 derece, yerden yüksekliği ise 210 mm.

İç mekân

Otomobilin iç mekânında en önemli yenilik yeni direksiyon simidi. D formu yeni direksiyon simidi, eskisinden daha kalın ve ele daha iyi oturuyor. Elektrikli camların sadece sürücü tarafındaki tek dokunuşla açılıp kapanma fonksiyonuna sahip. Keşke makyajlı Qashqai'deki gibi, X-Trail'de de dört cama bu fonksiyon verilseydi. Otomobilin iç mekânı, eskiden olduğu gibi son derece geniş ve ferah. Segmentin en büyük panoramik cam tavanı, iç mekânı daha da aydınlık kılıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert olan kokpitte, malzeme ve işçilik kalitesi de iyi. Deri döşemelerde çift dikiş olması kaliteyi

İki analog ve bir dijital ekrandan oluşan ana gösterge tablosu kullanışlı. Dokunmatik ekran görevini yapıyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Panoramik cam tavan bu sınıfın en büyüğü.



arttırıyor. Nissan Connect'in renkli ve dokunmatik ekranı görevini yapıyor ama artık rakiplerde çok daha güzel grafiklere sahip tepki hızları da daha iyi olan ekranlar var. Bu ekran muhtemelen yeni jenerasyonda komple yenilenir. Direksiyon simidinde artık ısıtma fonksiyonu olduğunu da yazmayı unutmayalım.

Motor ve şanzıman

Bu sayfalarda yer alan makyajlı X-Trail modelinde 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo dizel motor ve X-Tronic adlı CVT şanzıman yer alıyor. 4000 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 320 Nm tork üreten motor, otomobile 180 km/s'lik maksimum hız ve 11.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Nissan X-Trail 1.6 dCi X-Tronic 2017 versiyonunun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.1 lt/100 km. Motorun karbondioksit salımı ise 135 g/km.

Sürüş özellikleri

Makyajlı X-Trail'de yola hâkim bir sürüş pozisyonu var. Cam ve aynaların büyük olması görüş açılarının da geniş olmasını sağlıyor. Güçlü motorun performansı, bu cüssedeki bir araç için iyi. Ancak X-Tronic adlı CVT şanzıman sürüş keyfini biraz törpülüyor. Bunun nedenleri ise gürültülü çalışması ve kademesiz olduğu için vites değişim hissi vermemesi. Ama bu tür şanzımanların genel özelliği bu. Bununla birlikte uzun ömürlü olmaları,

7 kişilik versiyonu da satın alınabilen D segmenti SUV modeli Nissan X-Trail, geniş ve ferah iç mekanı, rahat koltukları ve büyük bagajıyla övgüyü hak ediyor. 5 kişilik kullanımda 565 litrelik hacim sunan bagaj, 2 kişilik kullanımda 1996 litrelik kapasiteye ulaşıyor.



düşük işletme giderine sahip olmaları ve az arıza çıkarmaları CVT şanzımanların avantajları olarak sayılabilir. Fren hissi ve mesafesi başarılı. 19 inç'lik jantlar konfordan biraz öddün verilmesine yol açsa da, hem görünüm olarak güzel hem de yol tutuşa olumlu yönde katkı sağlıyor.

Sonuç

Makyajlanarak yeni özelliklere kavuşan X-Trail modeli, ülkemizde sadece 1.6 dCi motorla satılıyor. 4x2 Manuel, 4x4 Manuel ve 4x2 CVT seçenekleri



bulunan araç, bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 dCi X-Tronic (CVT) seçeneğinde Sky Pack, Design Pack ve Platinum donanımlarına sahip. Bu donanımların baz fiyatları sırasıyla 175.500 TL, 183.300 TL ve 193.900 TL. X-Trail'in en ciddi rakipleri yeni Peugeot 5008, Skoda Kodiaq ve Renault Nissan Grubu'ndan kuzeni olan Renault Koleos olarak sıralanabilir. X-Trail bu ciddi rakiplerle rekabet edecek güce ve donanıma sahip.



Nissan X-Trail 1.6 dCi X-Tronic 4x2

Fabrika verileri

Motor:	.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	.....CVT
Maksimum güç:	.....130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	.....320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	.....180 km/s
0-100 km/s:	.....11.4 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	.....4690 / 1820 / 1710 mm
Bagaj hacmi:	.....565-1996 lt
Tüketim (Ş.İçi / Ş.dışı / ort.):	.....5.8 / 4.7 / 5.1 lt 100 km
Baz fiyat (1.6 dCi X-Tronic):	.....175.500 TL
+	.....Tasarım, motor, iç mekân genişliği, bagaj hacmi
-	.....Şanzıman uzun ömürlü ama keyif vermiyor

135 g/km

C

Peugeot 3008

Yeni Peugeot 3008'in 1.2 PureTech motora ve EAT6 adlı tam otomatik şanzımana sahip versiyonunu kullandık.



G

erek kalite, gerek dış tasarım
gerekse iç mekan olarak Fransız
üretici Peugeot'nun yeni bir
çağa adım atmasını sağlayan

ve bu nedenle de çok önemli bir model olan yeni
3008, bu kez 1.2 litrelik turbo benzinli motora sahip
versiyonuyla e-otodergi sayfalarına konuk oldu.

Konumuz motor

Yeni 3008'in daha önce e-otodergi'de 1.6 BlueHDi
ve 1.6 THP motor seçeneklerini yayınladığımız ve o
sayfalarda dış tasarım, iç mekan ve bagaj konularına
detaylı olarak değindiğimiz için bu sayımızda o
konulara tekrar yer vermeyeceğiz. Kısacası, direkt
olarak konuya girip, 3008'in 3 silindirli tek motor
seçeneği olan 1.2 PureTech'i anlatmaya başlıyoruz.





Ödüle doymuyor

1.2 PureTech olarak adlandırılan ve 1.2 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo benzinli bu motor, 2015, 2016 ve 2017 yıllarında, üst üste üç kez 1.0-1.4 litrelik motorların yer aldığı kategoride "International Engine of the Year" (Uluslararası Yılın Motoru) seçildi. Bu da başarılı bir motor olduğunu ortaya koyuyor.

Fabrika verileri nasıl?

Dilerseniz, motorun fabrika verilerine bir göz atalım: Euro 6.1 egzoz emisyon standartlarını karşılayan 1.2 PureTech motor, 5500 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 230 Nm tork üretiyor. Elde ettiği



gücü ve torku ön tekerleklere ileten motor, EAT6 adlı, tork konvertörlü, tam otomatik şanzımanla kumanda ediliyor ve 1270 kg boş ağırlığa sahip 3008'e 10.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı ile 188 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Fabrika verisi ortalama 5.2 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen otomobilin karbondioksit salımı ise 120 g/km.

Karşılaştırma yapalım mı?

Bu verileri, yeni 3008'in ürün gamında en çok satılan motor olan 1.6 BlueHDİ ile karşılaştırsak ortaya şöyle bir tablo çıkıyor: 1.2 PureTech motora ve EAT6 şanzımanına sahip 3008, 1.6 BlueHDİ motora ve yine EAT6 şanzımanına sahip kardeşinden 10 HP daha güçlü, 70 Nm daha düşük torka sahip, 45 kg daha hafif, 3 km/s daha yüksek hıza çıkıyor, 0-100 km/s hızlanması 1.1 saniye daha iyi, ortalama 1.0 lt/100

km daha fazla yakıt tüketiyor ve 12 g/km daha fazla karbondioksit salımına sahip.

Sürüş özellikleri

Yeni 3008 1.2 PureTech motor 6 ileri manuel ve 6 ileri otomatik şanzımanlarla satın alınabiliyor. Test aracımızda EAT6 olduğunu belirtmiştik. Öncelikle şanzımanın başarılı olduğunu hatırlatalım: Otomatik konumda kararlı, hızlı ve sarsıntısız vites değiştiren şanzıman, yokuşlarda geri kaydırmıyor. İstendiğinde manuel olarak da kullanılabilen şanzımanın ayrıca "Sport" konumu da bulunuyor. Bir butona basılarak aktif edilen bu mod, daha yüksek bir performans sağlıyor ancak tahmin edilebileceği üzere daha yüksek bir tüketim rakamına imza atıyor. Motora gelecek olursak, hem ilk hızlanmada hem de ara hızlanmalarda atak bir yapı sergileyen

2'nci nesil i-cockpit olarak adlandırılan iç mekan, dijital ana gösterge tablosu, iyi çalışan renkli ve dokunmatik ekran, şalter tipi butonlar, joystick tipi vites kolu ve küçük çaplı direksiyon simidiyle dikkat çekiyor.

motor, maksimum hız konusunda da tatminkar bir performansa sahip. Öte yandan, motorun yakıt tüketimi de makul: Sakin bir kullanımda, 6.5 lt/100 km gibi değerler yakalanabiliyor. Dizel kardeşinden çok daha sessiz olması da konforu arttıran bir özellik. Merak edilebilecek bir konuya da açıklık getirelim: 1.2 PureTech motor, 3 silindirli olmasına karşın, rahatsızlık veren bir titreme yapmıyor ve yüksek devirlere çıkıldığında da yüksek gürültüye sahip değil.

Fiyatlar

Yeni 3008 1.2 PureTech EAT6, ülkemizde Access, Active, Active Sport Pack, Allure ve Allure Elegance Pack adlı donanımlarla satılıyor ve fiyatları 124.400 TL ile 161.300 TL arasında değişiyor. Bu fiyatları 1.6 BlueHDI EAT6'nın aynı donanımlarıyla karşılaştırdığımızda, 1.2 PureTech EAT6'nın her donanımda, dizel motorlu kardeşinden yaklaşık 15.000 TL daha ucuz olduğunu görüyoruz.

Sonuç

Hem performans ve tüketim değerleri hem de fiyatları incelendiğinde, yeni 3008 satın alacak müşterilerin, eğer yılda 30.000 km'nin üzerinde bir yol yapmıyorlarsa, 1.2 PureTech seçeneğinde karar kılmaları daha mantıklı gözüküyor. Ama bunun yanında, dizel-otomatik araçların ikinci elde daha az değer kaybettiği ve daha kolay satıldığı da bir gerçek. Karar sizin.

GT-Line donanımında yer alan bu koltuklar hem şık hem de vücudu sarıyor. Önde ve arkada diz, baş ve omuz mesafesi sorunu yaşanmıyor. Arkadaki düz zemin avantaj sağlıyor.



Elektrikli olarak açılıp kapatılabilen bagaj 520-1482 litre hacme sahip.

Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT6

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	130 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	188 km/s
0-100 km/s:	10.5 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4447 / 1841 / 1624 mm
Bagaj hacmi:	520-1482 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.3 / 4.7 / 5.2 lt 100 km
Baz fiyat:	124.400 TL
+	Tasarım, iç mekan, motor, şanzıman, bagaj hacmi
-	Direksiyon simidi göstergiyi perdeliyor, 4x4'ü yok

120 g/km B



Ford Galaxy 2.0 lt dizel otomatik

Ford Galaxy, 7 kişiye konforlu yolculuk imkanı sağlayan kullanışlı bir MPV.





Neredeyse eksiksiz bir MPV gamı sunan Ford'un, 7 kişilik lüks MPV tanımı olan Galaxy, ülkemizde 1.5 EcoBoost 160 HP manuel ve 2.0 TDCi 180 HP Powershift olmak üzere iki farklı versiyonla satılıyor. Bunlardan ilki sadece Style donanım seviyesi ve 183.790 TL'den başlayan fiyatlarla satılırken, Titanium donanım seviyesindeki test aracımızın başlangıç fiyatıysa 292.915 TL. Buna opsiyonel olarak alınan panoramik cam tavan (8110 TL), X Paket (elektrikli açılır-kapanır bagaj kapağı, dinamik LED farlar, ısıtılmalı ön cam: 14.985 TL), Tekno Paket (180° ön kamera sistemi, kör nokta uyarı sistemi, çapraz trafik uyarı sistemi, aktif şehirçi güvenlik sistemi: 13.060 TL), Konfor Paket (ısıtılmalı-soğutılmalı, 8 yönlü elektrikli ayarlanabilir, masaj özellikli, deri döşeme ön koltuklar: 15.805 TL) eklenince fiyat 344.875 TL'ye ulaşıyor.

Karoser ve iç mekân

Ford Galaxy 4848 mm'lik uzunluğu, 1953 mm'lik genişliği, 1747 mm'lik yüksekliği ve 2849 mm'lik dingil mesafesiyle büyük bir otomobil. Bu boyutlar doğal olarak 7 kişilik 3 koltuk sıralı otomobilin iç mekânında herkes için konforlu bir yaşam alanı ortaya çıkarmış. Elektrikli kolay koltuk katlama sistemi sayesinde bagaj içindeki düğmelerden 3. koltuk sırasını kolayca yatırıp kaldırmak, 2. koltuk sırasını ise sadece yatırmak mümkün. 7 kişilik kullanımda sunulan 300 lt'lik bagaj hacmi, 2. ve 3. koltuk sıraları katlandığında 2339 lt oluyor. Otomobilin iç mekânındaki kalite hissi yüksek ve eşya gözleri fazlasıyla yeterli.

Sürüş özellikleri

Galaxy'de yer alan 2.0 litrelik turbo dizel motor 3500 d/d'de 180 HP güç ve 2000-2500 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor. Gücünü 6 ileri Powershift şanzıman üzerinden ön tekerleklere aktaran (yurtdışında akıllı dört tekerlekten çekişli versiyonlar da var) bu motor, 1760 kg'lık otomobile 9.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri ve 205 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Otomobilde performans sıkıntısı yok, ancak kullanırken size 0-100 km/s hızlanması 9.5 saniyeden biraz daha yavaşmış hissi veriyor. Koltukları rahat ve sürüş pozisyonu iyi olan otomobilde önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon var. Konfor-yol tutuş dengesi çok iyi ayarlanmış



Gösterge tablosu oldukça ayrıntılı ve eşya gözleri gayet yeterli. Ön koltuklarda ısıtma, soğutma ve masaj özelliği var.



süspansiyon sistemi sayesinde bu tipte bir araç için dinamik bir sürüş elde edilmiş. Direksiyon simidi ele çok iyi oturuyor ve yönlendirme hassasiyeti de başarılı. Direksiyon simidindeki kulakçıklardan da kumanda edilen şanzıman hızlı ve sarsıntısız vites geçişlerine sahip. İç mekanı sessiz ancak bozuk yollarda döşemelerden çıkan hafif çıtırtılar bu sessizliği biraz bozuyor.

Orta sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilir ve sırt eğimleri ayarlanabilir. Üçüncü koltuk sırasında orta boylu 2 yetişkin rahatlıkla yolculuk edebilir.



5 kişilik
kullanımda
bagaj hacmi
1301 lt. Arka
tarafıta yolculuk
edenler için
konfor ayrıntıları
unutulmamış.

Sonuç

Ford Galaxy 2.0 TDCi 180 HP Titanium, konfor ve lüks öğelerini, güvenli ve dinamik bir sürüşle bir araya getirmiş. Ne yazık ki bu otomobil motor silindiri hacmi nedeniyle "talıhsız" bir vergi diliminde yer alıyor.

Boyuna neredeyse 4.9 metreye ulaşan Galaxy, kesinlikle hantal görünen bir MPV değil.

FORD GALAXY 2.0 TDCi 180 HP POWERSHIFT TITANIUM

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı çift kavramalı
Maksimum güç:	180 HP@3500 d/d
Maksimum tork:	400 Nm@2000-2500 d/d
Maksimum hız:	205 km/s
0-100 km/s:	9.5 sn
Bagaj hacmi:	300/1301/2339 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4848 / 1953 / 1747 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.1 / 4.9 / 5.3 lt/100 km
Fiyat:	292.915 TL (baz) / 344.875 TL (test aracı)
+	İç hacim, direksiyon hissi
-	Bozuk yolda hafif çıtırtılar

137 g/km

C



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 ve aynı şirkete ait olan haber portalı 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 ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti'ye ait olan www.otomobil.com.tr ve 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 ve 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