

WWW.

EYLÜL 2015

SAYI:85

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



İLK SÜRÜŞ

HONDA CR-V 1.6 i-DTEC OTOMATİK 4X4

■ TUCSON ■ 340i ■ X1 ■ L200 ■ XC90 ■ LEON X-PERIENCE ■ FORESTER ■ KADJAR & QASHQAI ■ XE ■ i20 COUPE

Kör olan nokta mı, yoksa yönetim mi?

Son 10 yılda kurban bayramlarında yaşanan trafik kazalarında 1123 kişi ölmüş, 37.753 kişi ise yaralanmış. Tabii bu yaralananları arasında kaç kişinin daha sonra kaza nedeniyle öldüğünü bilmiyoruz, çünkü raporlanmıyor. Yani ölü sayısı 1123'ten fazla. Haberlerde mutlaka denk gelmişsinizdir: Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) Başkanı Fevzi Apaydın, Kurban Bayramı tatili dolayısıyla yola çıkan sürücülerini 11 bölge güzergahındaki toplam 65 kör nokta konusunda uyardı. Arama motorlarında “kör noktalar” diye arattığınızda üstünde işaretler bulunan Türkiye karayolları haritası çıkıyor ve bu işaretler, en çok kaza olan noktaları gösteriyor. Buraya kadar her şey normal. Benim aklıma takılan konu ise şu: Madem her uzun tatilden önce açıklanacak kör noktalar var ve bunlar yıllardır değişmiyor. Neden bu kavşaklar düzenlenmiyor, düzeltilmiyor? Yol eğimi yanlışsa düzeltilebilir, kavşakta kaza oluyorsa trafik ışığı ve polis yerleştirilebilir, sollamalarda kaza oluyorsa ek şerit açılıp bölünmüş yola çevrilebilir, şarapole yuvarlanma varsa bariyerler inşa edilebilir, çok dik rampa inişi varsa araçlar kasislerle yavaşlatılabilir ya da kaçış rampaları inşa edilebilir, kazalar gece gerçekleşiyorsa yol aydınlatması güçlendirilebilir. Bunlar yazıyı yazarken aklıma gelenler ve sizin aklınıza daha niceleri gelebilir. Elbette sürücü ve/veya kullandığı araçtan kaynaklanan kazalar da vardır ama ben kazalarda yol ve işaretlerin de çok büyük önemi olduğunu düşünüyorum.



Dizeliniz ne renk?

Dizel motorlar bundan 20 yıl önce gürültülü, güçsüz ve kara duman çıkartan güç kaynakları olarak bilinirdi. Bu imaj, yeni yakıt enjeksiyon teknolojileri ve gelişen turbo üniteleriyle silindi. Hatta üreticiler kendi dizellerine özel, çevreciliği çağrıştıran içinde mavi, yeşil gibi kelimelerin İngilizcilerinin bulunduğu isimler vererek kendi otomobillerinin ne kadar düşük tüketimli olduğunu ve çevreye ne kadar az zehirli gaz saldıgının iletişimini yürüttüler. Hatta motorinin, “kamyoncu” yakıtı olarak bilindiği ve benzinden daha pahalıya satıldığı ABD pazarında Volkswagen ve Audi, dizel otomobilleri insanlara tanıtmak ve pazarlamak için ciddi uğraş verdi. Ancak ABD Çevre Koruma Ajansı'ndan (EPA) yapılan bir açıklama VW ve Audi'nin bu çabalarının boşa gideceği, başlarının derde girebileceği anlamına gelebilir. EPA'dan yapılan açıklamaya göre gerçek hayatta çevreye olması gerekenden 40 kata kadar daha fazla NOx salan bu iki markanın ABD'de satılan 2.0 TDI motorlarının gelişmiş yazılım algoritması, kriterleri belli olan emisyon testleri şartlarını (hız, atmosfer basıncı, motor çalışma süresi, direksiyon açısı gibi) algılayarak emisyon kontrolünü buna göre yapıyor ve testi geçiyor. Konuyla ilgili açıklama yapan VW CEO'su Martin Winterkorn bu bulguları çok ciddiye aldıklarını, müşterilerin ve kamuoyunun güvenini kırdıkları için üzgün olduğunu belirtti ve firma kuralları ile kanun ihlallerine toleranslarının olmadığını ekledi. Bu durumun marka güvenilirlik algısı üzerine olumsuz etki yapacağı bir gerçek. Ancak diğer bir gerçek de, test kriterlerinin gerçek hayat şartlarına biraz daha yakınlaştırılması gerektiği olabilir.





HABERLER

- 08 Frankfurt Otomobil Fuarı 2015
- 21 CAR2GO & smart times 2015
- 28 Ağustos 2015 otomobil satışları
- 34 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 35 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 36 Honda CR-V 1.6 i-DTEC Otomatik 4x4

- 42 Hyundai Tucson 1.6 T-GDI DCT 4x4

- 49 BMW 340i

- 55 BMW X1 xDrive25i

- 61 Volvo XC90 D5

- 67 Mitsubishi L200

- 73 Peugeot 508 1.6 BlueHDi EAT6

VEİEOLU TESTLER

- 81 Seat Leon ST 1.6 TDI 4WD X-Perience

- 88 Subaru Forester 2.0 D CVT

KARŞILAŞTIRMA

- 96 Renault Kadjar 1.5 dCi EDC 4x2 & Nissan Qashqai 1.6 dCi CVT

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 105 Jaguar XE 20d Sedan R-Sport
- 111 Hyundai i20 Coupe 1.4 MPI Manuel
- 116 Hyundai Accent Blue 1.6 CRDi DCT
- 121 Volkswagen Caddy 1.6 TDI DSG
- 127 Toyota Avensis 1.6 D-4D Manuel

e-otodergi

EYLÜL 2015 - SAYI 85

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik





Uygulamayı indirip açtıktan sonra tüm e-otodergi arşivi ekranınıza gelecek. En yeni sayıyı en üstte görebilirsiniz. Arşivdeki sayılara ulaşmak içinse ekranı aşağıya doğru kaydırmanız yeterli olacak.

Uygulamanın ana sayfasında; sayıları tek bir tıkla indirebilir, açabilir ve si-
lebilirsiniz.

Bir sayıyı okurken sayfalar arasında gezmek için ekranı sağa ve sola doğru kaydırmanız yeterlidir.

e-otodergi sayfaları, yukarıdaki şekilde görülen basit bir el hareketiyle büyütülebilir ve küçültülebilir. Böylece sayfada ilginizi çeken bir yazı ya da fotoğrafı yakınlaştırabilir, işiniz bittiğinde sayfanın genelini görmek için uzaklaştırabilirsiniz.

Hangi sayfada olursanız olun, ekrana tek parmağınızla ardı ardına iki kere tıkladığınızda alt ve üst bantlar ortaya çıkar. Üst banttan; uygulamanın ana sayfasına dönebilir veya sosyal medya sayfalarımıza ulaşabilir, alt banttan ise, sayfalar arasında gezebilirsiniz.

Güce hükmediyorsan, Gerçekten güçlüsün.

Yeni Tucson. Hyundai Yetkili Satıcılarında.

177 Beygir Gücünde
1.6 Turbo Motor



7 İleri
DCT Şanzıman Teknolojisi



4x4 Çekiş Sistemi



#GüceHükmet



Innovation
that excites

HAYALİNDEKİ HEYECAN TAM KARŞINDA

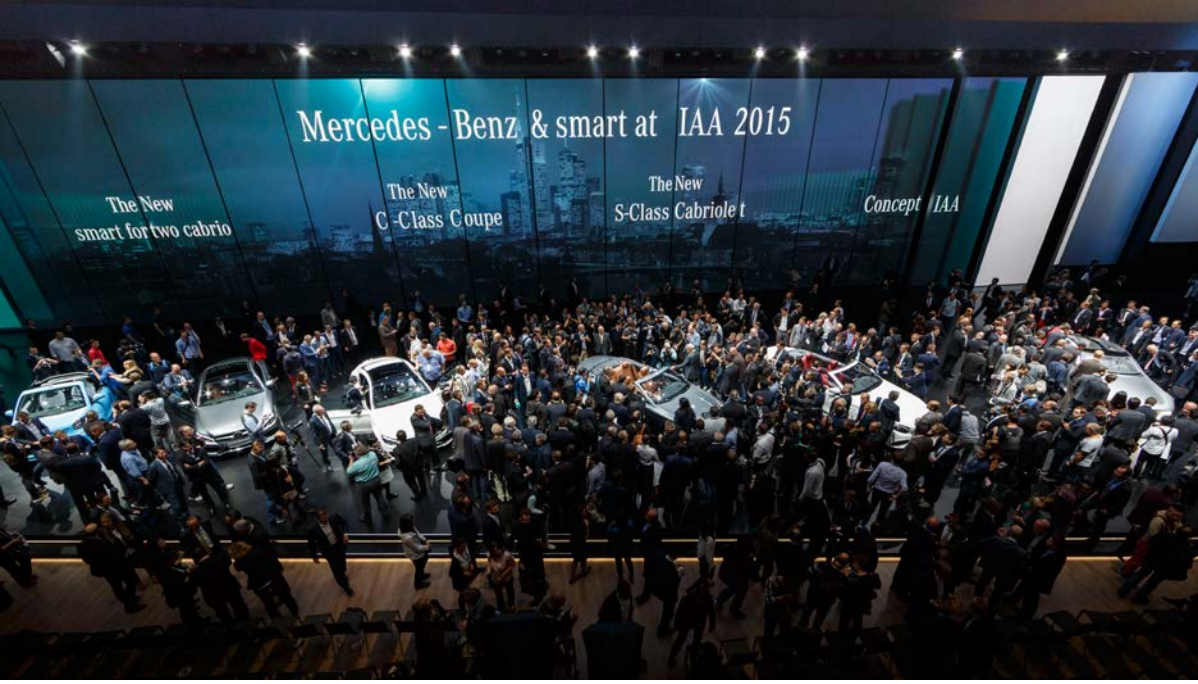
Her gün unutulmaz heyecanlar yaşatan
Nissan SUV ailesiyle tanışma zamanı.



f t i y /NissanTürkiye

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

Araç üzerindeki aksesuar, donanım ve ekipmanlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir. X-Trail'in ortalama CO₂ emisyon değeri 129-139 gr/km ve şehir dışı yakıt tüketimi 4,5-4,8 lt/100 km; Qashqai'nin ortalama CO₂ emisyon değeri 99-129 gr/km ve şehir dışı yakıt tüketimi 3,6-5,1 lt/100 km; Juke'un ortalama CO₂ emisyon değeri 104-145 gr/km ve şehir dışı yakıt tüketimi 3,7-5,2 gr/km arasında versiyonlarına göre değişmektedir. Hava şartları, sürüş tekniği ve bakımlarına göre sonuçlar değişebilir. Ayrıntılı bilgi için Nissan bayileriyle temasa geçiniz.



En büyük şov

Paris Otomobil Fuarı'yla dönüşümlü olarak iki yılda bir gerçekleştirilen ve dünyanın en büyük otomobil fuarı olan Frankfurt Motor Show, bu yıl kapılarını 66'ncı kez açtı. 17-27 Eylül tarihleri arasında düzenlenen bu dev organizasyona 39 ülkeden 1103 firma katılıyor. Toplam 230.000 metrekarelik alanda gerçekleştirilen organizasyonda 219 yeni modelin dünya tanıtımı yapılıyor. Bu da önceki yıla göre yüzde 30'luk bir artışı ifade ediyor. Ayrıca fuarda 27 Avrupa ve 33 de Almanya prömiyeri gerçekleştiriliyor. Fuara gelmesi beklenen ziyaretçi sayısı ise 1 milyon. Şimdi sizlere, adeta BMW CEO'su Harald Krüger'in basın gününde gazetecilere yapacağı konuşmaya başlamadan hemen önce standda düşüp bayılmasıyla açılan fuarın öne çıkan modellerini sıralıyoruz.

CIVIC

ALIRKEN DE + SATARKEN DE

56.990 TL'den
başlayan fiyatlarla!



Elegance ve Executive versiyonlarında;

**Sunroof, Koltuk Isıtma, Xenon Far
STANDART!**

2.250 TL*
değerinde
navigasyon
hediye!

%0,92
faiz oranı**

1.500 TL
takas desteği***

**Şimdi al
Mart
2016'da
öde!**

Kredi Tutarı	Aylık Kredi Faiz Oranı	Kredi Vadesi	Aylık Taksit Tutarı	Kredi İşlem Ücreti	Sigorta Ücreti	Aylık Maliyet Oranı	Yıllık Maliyet Oranı
30.000 TL	%0,92	18 Ay	1.847 TL	150 TL	110 TL	%1,16	%13,91

*Hediye edilecek navigasyon; CYCLONE 8" RRW1500'dür.

**%0,92 aylık kredi faiz oranı, sadece Garanti Bankası ve Koç Finans'tan kullanılacak olan kredilerde geçerlidir.

***Takasa verilecek araçta; eksper, fiyat belirlemesi, aracın takasa alınıp alınmayacağı kararı tamamen Honda Yetkili Satıcısı'na aittir.



honda.com.tr • hondaikinci.el.com.tr
facebook.com/HondaTR • twitter.com/HondaTR • instagram.com/hondaturkiye_official



Honda Finans



» Alfa Romeo Giulia

» Audi e-tron Quattro





» Bentley Bentayga



» BMW 7 Serisi





» Bugatti Vision Gran Turismo





» Citroen Cactus M



» Ferrari 488 Spider





» Honda Civic Tourer Active Life Concept

» Honda Project 2&4





» Hyundai i20 Active



» Infiniti Q30





» Mercedes-Benz Concept IAA



» MINI Clubman Cooper S





» Nissan GripZ Concept



» Nissan Navara NP300





» Opel Astra



» Peugeot 308 R Hybrid





» Porsche Mission E Concept



» Renault Megane





» Rolls-Royce Dawn



» Seat Leon Cross Sport





» Toyota Prius

» VW Tiguan



CAR2GO & smart times 2015



"smart times 15" etkinliği 27-29 Ağustos 2015 tarihleri arasında düzenlendi. Avrupa'nın en genç otomobil markası olan smart'ın bu yıl 15'inci defa düzenlediği "smart times" etkinliği kapsamında CAR2GO otomobil paylaşım sistemini tecrübe ettik, yeni smart fortwo Cabrio'yu Frankfurt Otomobil Fuarı öncesinde tanıdık ve dünyanın en özel smart otomobillerini görme fırsatı bulduk.

CAR2GO

Otomobil tutkunları için otomobil sahibi olmak ve onunla ilgilenmek vakit geçirmek özel bir zevktir. Ancak otomobile yarım 1-2 saat gibi kısa süreliğine ihtiyacı olan ve otomobili sadece ulaşım aracı olarak görenler içinse otomobil sahibi olmak gerçekten gereksiz bir durum. Bir Daimler AG hizmeti ve “otomobil paylaşma sistemi” veya “kısa süreli kiralama” olarak düşünebileceğimiz CAR2GO fikri 2007 yılında ortaya çıktı ve 2009 Mart ayında halka açık şekilde pilot uygulamaya geçildi. Bu sistemi kullanmak için önce üye olmak ve akıllı cep telefonuna CAR2GO uygulamasını indirmek gerekiyor. Bu sistemin temel özellikleri esneklik, kolay kullanım ve özgürlük geliyor. Uygulamanın esnekliği, otomobili sadece ihtiyaç duyduğunuz süre kadar kullanıyor olmanızda ve kullandığınız kadar ödemenizde.



Akıllı telefon üzerinden çevrede bulunan müsait durumdaki smart fortwo araçlar gösteriliyor. Daha önce üye olduğunuz sistem sayesinde araç kullanım kodunu cep telefonu ile gönderdiğiniz zaman otomobilin kapıları otomatik olarak açılıyor ve siz de araç içine geçip, iç mekândaki kontak anahtarı vasıtası ile otomobili çalıştırıp yola koyuluyorsunuz. Varacağınız yere vardığınızda aracı resmi park noktalarına park ederseniz park ücreti de ödemeye gerek kalmıyor. Bu durumda aracı rezerve etmezseniz sizden sonra başka bir ihtiyaç sahibi aracı kullanarak şehir içinde başka bir noktaya ulaşımını sağlıyor. Yani klasik otomobil kiralama gibi aracı ofise götürme durumu söz konusu değil. Aracın yakıt alınması durumunda ise alınan yakıtın bedeli kadar kullanma hakkı doğmuş oluyor. Bu sistemi etkinliğin ilk gününde Viyana Havalimanı ile Viyana şehir merkezi arasında kullandım. Kısa bir alışma sürecinden sonra sisteme rahatlıkla adapte olunuyor. Şu an dünyada yaklaşık 1 milyon kişi CAR2GO kullanıcısı ve sistemde 13.500 adet civarında smart fortwo otomobil var. Avrupa'da ve ABD'de toplam 30 şehirde kullanılan CAR2GO'da her 1.4 saniyede 1 otomobil kiralıyor.

“ Akıllı telefondaki uygulama sayesinde aracın kapılarını açıp, içeri geçmek mümkün. ”



“ *Viyana'dan
yola çıkan konvoy,
Slovakya-Macaristan
sınırındaki Mária
Valéria köprüsünden
geçti.* ”



SMART FORTWO CABRIO

Etkinliğin ikinci günü güzel bir sürpriz ile başladı ve kahvaltıdan hemen sonra yeni smart fortwo cabrio'nun (marka ismi küçük harfle yazılıyor) ön gösterimi yapıldı. Kamuoyu gösterimi 2015 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yapılacak bir otomobili ilk görenler arasında olmak özel bir duygu... Yeni nesil smart fortwo, bilindiği gibi Renault Twingo ile ortak parçalara sahip ve smart yetkilileri de bunu bir olumsuzluk olarak görmüyor ve araçta smart'a has değişiklikler yapıldığını ifade ediyorlar. Şubat 2016'da sahiplerine teslim edilmeye başlanacak yeni smart fortwo cabrio'da iki tane 3 silindirli motor benzinli motor seçeneği mevcut. Bunlardan ilki 999 cc'lik, 71 HP güç ve 91 Nm tork üreten atmosferik motor;

diğeryse 898 cc'lik, 90 HP güç ve 135 Nm tork üreten turbo beslemeli motor. Her iki motorda da 5 ileri manuel veya 6 ileri oranlı twinamic çift kavramalı şanzıman seçenekleri mevcut. Uzunluğu 2.69 m, genişliği 1.66 m, yüksekliği 1.55 m olan bu otomobilin iki duvar arasındaki dönme çapı ise 7.3 metre. Tente tavanı 120

km/s hıza kadar 12 saniye içinde açılarak" targa" haline gelen otomobilin tam anlamıyla cabrio olması içinse tavan bağlantılarının sökülmesi gerekiyor. Bu özel ön gösterimden sonra smart forfour otomobillerle Viyana'dan yola koyulduk ve yaklaşık 270 km'lik bir sürüşten sonra Budapeşte'ye vardık.



SMART TIMES 15

4 saati aşan bir yolculuk sonunda Budapeşte'ye vardıkdan kısa bir süre sonra şehrin ünlü Kahramanlar Meydanı'na (Hősök tere) ulaştık . Meydanın tam yanındaki parkta ise göz alabildiğince smart vardı. Burada standart smart'lar kadar, sahibinin zevkine göre kişiselleştirilmiş ve hayal gücü sınırlarını zorlayan (kar küreme aracı, limuzin, kamyonet) örnekler vardı. Burada ülkelere ait smart klüplerinin standları da yer alıyordu. Gözlerimiz bir Türk smart kullanıcısı arasa da bulamadı. Ertesi gün smart forfour aracımızla Hungaroring Pisti'ndeki etkinliğe katıldık. Yapılan açıklamaya göre pistte 1207 tane smart otomobil vardı ve start-finiş düzlüğü baştan sona kadar 5 şerit smart'la dolup taşmıştı ve görüntü son derece renkliydi.





Yüksek perdeden devam

Ağustos ayında 13.678 adedi yerli, 48.075 adedi ise ithal olmak üzere toplam 61.753 adetlik satışa ulaşıldı. Bu rakamla geçen yılın Ağustos ayına göre yüzde 37 oranında bir artış sağlanmış oldu.

Satış grafiğine baktığımız zaman otomobil satışlarının geçen yıla benzer bir trendde devam ettiğini görüyoruz. Yani satışlarda bir dalgalanma söz konusu değil ancak “satışlar yüksek perdeden gidiyor” diyebiliriz. Son aylara baktığımız zaman bu yıl 2014’e göre ortalama 20.000 seviyesinde bir fazla satış görüyoruz.

Otomobil fiyatlarında yılbaşına göre yüzde 10 civarında artış oldu. Son aylarda ise ABD doları ve Euro’nun ateşinin tekrar yükselmesiyle fiyatların artması söz konusu. Dolayısıyla fiyatların artma eğilimi devam ediyor. Bunun sonucu olarak fiyatlar artmadan insanlar da otomobil alma yoluna gidiyorlar.

Yerli otomobil satışları Ağustos ayında 13.678 adette kaldı. Renault 5648 adet satarak liderliğini devam ettirdi. 2583 adet satışla Fiat ikinci gelirken, 2403 adet satışla Toyota üçüncülüğe düştü.

Ağustos ayında 48.075 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen markası yine bir ilki gerçekleştirdi ve üç farklı segmentte birinciliği elde etti. Yenilenen Tiguan modelinin eğer Türkiye’de 1.6 TDI modeli satılırsa alt SUV segmentinde de lider olacağını tahmin etmek yanlış olmaz. Ağustos ayında Volkswagen 10.473 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Ford, toplam 4081 adetlik satışla ikinci olurken, onun ardından 4069 adet satışla Opel ve 3552 adet satışla Dacia geldi.

Model sıralamasına gelince: Ağustos ayında en fazla satan model 3077 adetle Volkswagen Jetta oldu. Onun ardından 2934 adet satan Renault Fluence ve 2646 adet satan Volkswagen Golf geldi.

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

 İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2014	2015
Ocak	24.368	24.498
Şubat	27.167	40.817
Mart	37.812	61.676
Nisan	42.769	70.211
Mayıs	46.379	62.878
Haziran	47.278	67.766
Temmuz	46.602	64.218
Ağustos	45.131	61.753
Eylül	49.262	
Ekim	50.814	
Kasım	59.695	
Aralık	110.054	
6 aylık toplam	317.506	453.817
Yıllık toplam	587.331	...

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1	Renault	5648	40.696
2	Fiat	2583	25.676
3	Toyota	2403	22.875
4	Hyundai	1941	16.573
5	Honda	908	6768
6	Ford	195	1851
Toplam		13.678	114.439

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015	Sıra	Marka	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1	Volkswagen	10.473	72.439	27	Alfa Romeo	60	544
2	Ford	4081	29.591	35	smart	36	80
3	Opel	4069	27.758	28	Proton	25	461
5	Dacia	3552	23.331	30	Chery	26	271
6	Mercedes-Benz	3206	18.284	32	Jaguar	17	144
7	BMW	2881	19.336	36	Suzuki	13	127
4	Renault	2533	19.397	34	Maserati	4	41
9	Nissan	2209	15.707	31	Tata	3	133
8	Hyundai	2175	14.604	33	Infiniti	1	29
10	Skoda	1709	14.318	37	Geely	1	25
12	Citroen	1658	11.485	38	Bentley	1	11
11	Peugeot	1648	15.076	40	Ferrari	1	6
14	Audi	1603	11.958	39	Lamborghini	0	6
13	Seat	1586	11.388	41	Lancia	0	2
16	Toyota	997	7155	Toplam		48.075	339.378
15	Kia	994	7691				
20	Honda	569	2159				
18	Fiat	478	3538				
17	Volvo	452	4455				
19	Jeep	253	2321				
21	Mazda	144	855				
24	Subaru	143	1.099				
26	Mitsubishi	134	858				
25	MINI	120	918				
23	Land Rover	79	877				
29	Porsche	73	401				
22	SsangYong	65	496				

“

Ağustos ayında yerli otomobillerde Renault, ithal otomobillerde Volkswagen ipi önde göğüsledi. En çok satılan model ise Volkswagen Jetta oldu.

”



Yine Hyundai i10

A segmentinde olmasına karşın B segmenti özellikleri taşıyan Hyundai i10 modeli açık ara önde gitmeye devam ediyor. Bu segmentte ikinci ise yine bir Uzakdoğu markası olan Kia'nın Picanto modeli oldu. Chevrolet Spark'ın piyasadan çekilmesiyle Kia Picanto yollarda daha çok görülmeye başlandı.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Hyundai i10.....	279.....	2198
2.....	Kia Picanto	33.....	96
3.....	Fiat 500	19.....	155
4.....	Fiat Panda	12.....	104
5.....	Citroen C1.....	5.....	251
A Segmenti toplam satış.....		388	
A Segmenti pazar payı.....		% 0,62	

Yine yeniden lider

Türk otomobil severler Bursa'da üretilen Renault Clio HB modeline iyice alıştılar. Filo müşterilerinin de tercih etmesiyle birlikte satışları iyi giden Renault Clio HB, Ağustos ayında 1977 adet sattı. Onun arkasından bir diğer yerli model Hyundai i20 geldi ve 1662 adet satarak segmentinde en fazla satan ikinci model oldu.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Renault Clio HB	1977	15.039
2.....	Hyundai i20	1662	14.375
3.....	Opel Corsa	1616	9294
4.....	Volkswagen Polo.....	1540	14.590
5.....	Dacia Sandero	1382	6845
6.....	Ford Fiesta	887	7760
7.....	Toyota Yaris.....	470	3218
8.....	Seat Ibiza.....	469	3558
9.....	Peugeot 208	377	2397
10....	Nissan Micra.....	186	1793
B Segmenti-HB toplam satış		11.151	
B Segmenti-HB pazar payı		% 18,07	



Renault Symbol önde

Geçtiğimiz aylarda iyi bir rüzgar yakalayan Renault Symbol modelindeki esinti biraz azalmış görünüyor. Geçmiş yıllarla kıyaslandığında satışları düşük seyreden Renault Symbol, Ağustos ayında 1662 adette kaldı. Peugeot 301 ile danışıklı giden Citroen C-Elysee modeli ise 1170 adetle ikinci geldi.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Renault Symbol.....	1662.....	14.765
2.....	Citroen C-Elysee	1170.....	7565
3.....	Peugeot 301	689.....	7623
4.....	Skoda Rapid.....	145.....	1477
5.....	Mitsubishi Attrage.....	31.....	292
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		3713	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,01	



VW Golf arayı açtı

C Hatchback segmentinde agresif bir satış adetine ulaşan model yok derken Volkswagen Golf modeli bizi yanılttı. 2646 adet satarak kendi segmentinin lideri olan Volkswagen Golf, tüm modeller arasında ise üçüncü oldu. Onun arkasından gelen Opel Astra HB'nin ise 1127 adetlik satışı bir cılız kalmış görünüyor.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Volkswagen Golf	2646	9949
2.....	Opel Astra HB	1127	6856
3.....	Seat Leon	808	5733
4.....	Toyota Auris.....	663	3640
5.....	BMW 1 Serisi	539	3170
6.....	Hyundai i30.....	427	3043
7.....	Renault Megane	305	3158
8.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	289	2191
9.....	Audi A3 HB.....	274	2383
10....	Peugeot 308	198	2025
C Segmenti-HB toplam satış.....		8798	
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 14,25	

Bir ilk yaşandı

Uzun yıllardır liderlik koltuğundan uzak duran Volkswagen Jetta modeli bir ilki başararak Türkiye'de en fazla satan model olmayı başardı. Renault Fluence modeli ise 2934 adetle ikinci oldu. Bu segmentte lider görmeye alıştığımız Fiat Linea modeli gerilere düşerken, Fiat Egea modeli piyasaya çıkınca biraz daha arka plana düşecek gibi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Volkswagen Jetta	3077	17.170
2.....	Renault Fluence	2934	20.056
3.....	Ford Focus Sedan	2625	16.994
4.....	Fiat Linea.....	2526	24.753
5.....	Toyota Corolla	2084	21.968
6.....	Hyundai Accent Blue	1231	7870
7.....	Honda Civic	908	6768
8.....	Opel Astra Sedan.....	788	7852
9.....	Skoda Octavia	740	6217
10....	Audi A3 Sedan	532	4540
C Segmenti-Sedan toplam satış		17.930	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,05	



Kazan kaynamaya başladı

Asında en büyük rekabet D segmentinde olacak gibi. Dizel versiyonu satılmaya başlandığından beri yüksek bir grafik çizen Mercedes-Benz C Sınıfı satışlarını 1500'li rakamlara kadar çıkardı. Geç de olsa Opel Insignia'nın 1.6 dizel otomatik versiyonu ve yeni Skoda Superb modeli önümüzdeki aylarda piyasayı şenlendirecek.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Volkswagen Passat	2420	19.512
2.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	1448	6065
3.....	BMW 3 Serisi	908	5867
4.....	Volkswagen CC.....	243	1738
5.....	Audi A4	241	1567
6.....	Ford Mondeo	225	1556
7.....	Skoda Superb	205	2467
8.....	Volvo S60.....	191	2631
9.....	Peugeot 508	97	665
10....	Opel Insignia	80	628
D Segmenti-Sedan toplam satış		5.980	
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 9,69	



Lider tekrar değişti

Bu segmentte aydan aya liderlik el değiştiriyor. Bazen Mercedes-Benz E Sınıfı, bazen de BMW 5 Serisi öne geçiyor. Ağustos ayında 654 adetle BMW 5 Serisi lider oldu. Mercedes-Benz E Sınıfı ise 589 adet satarak ikinci geldi. Audi A6 modelinin en büyük eksikliği 1.6 TDI motor. Bu motorla A6 modeli liderliği yalayabilir.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	BMW 5 Serisi	654.....	5326
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	589.....	4049
3.....	Audi A6	140.....	712
4.....	Volvo S80.....	31.....	282
5.....	Jaguar XF	0.....	52
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1.417	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,30	

Mercedes-Benz S Sınıfı'ndan devam

Siyasetin sıcak gündemi Mercedes-Benz S Sınıfı'nın da satışlarının iyi gitmesini sağlıyor. 54 adet satarak adeta rakipsiz olduğunu gösteren Mercedes-Benz S Sınıfı'ndan sonra yine bir diğer Mercedes-Benz modeli olan sportif CLS, 28 adetle ikinci geldi. Sonraki modellerin ise satışları 10'lu rakamlara bile ulaşmıyor.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	54.....	245
2.....	Mercedes-Benz CLS	28.....	172
3.....	Porsche Panamera.....	7.....	58
4.....	BMW 7 Serisi	3.....	57
5.....	Audi A8	5.....	45
F Segmenti toplam satış		112	
F Segmenti pazar payı		% 0,18	



Rekabet iyice artıyor

Bu segmentte Nissan Qashqai ve Dacia Duster arasındaki satış rekabeti olanca hızla devam ediyor. Nissan X-Trail ve Honda CR-V arasındaki rekabette şimdilik Honda CR-V ön plana çıkmış görünüyor. 160 HP'lik dizel ünite Honda CR-V'ye büyük avantaj sağlıyor. Renault Kadjar modeli ise üst sıralara tırmanmaya başladı.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	Nissan Qashqai	1369.....	10.602
2.....	Dacia Duster	1364.....	9295
3.....	Kia Sportage.....	587.....	4969
4.....	Honda CR-V	536.....	2012
5.....	Renault Kadjar	498.....	1137
6.....	Opel Mokka.....	443.....	2993
7.....	Volkswagen Tiguan	431.....	3529
8.....	Nissan X-Trail	390.....	1670
9.....	Renault Captur	339.....	2711
10....	Hyundai ix35	278.....	2606
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....		8.776	
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 14,22	



BMW X5, 4 çeker

BMW X5 modeli, kendisinden sonra gelen 4 modelin toplamından daha fazla satıyor. Türkiye'ye özel çözümler üreten BMW markası bunun meyvelerini hemen toplamaya başlıyor zaten. Euro'nun yükselmesi Range Rover modellerinin satışlarını baskı altına almaya başladı. Yeni Audi Q7 modeline şimdilik rağbet yok.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2015	Ocak Ağustos 2015
1.....	BMW X5	132.....	881
2.....	Range Rover Sport	40.....	333
3.....	Range Rover.....	27.....	289
5.....	Jeep Grand Cherokee	33.....	178
4.....	Audi Q7.....	20.....	43
Lüks SUV Segmenti toplam satış		348	
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,56	

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 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 kışkırtılan 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 takdirde, 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)

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 otomobilleseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.

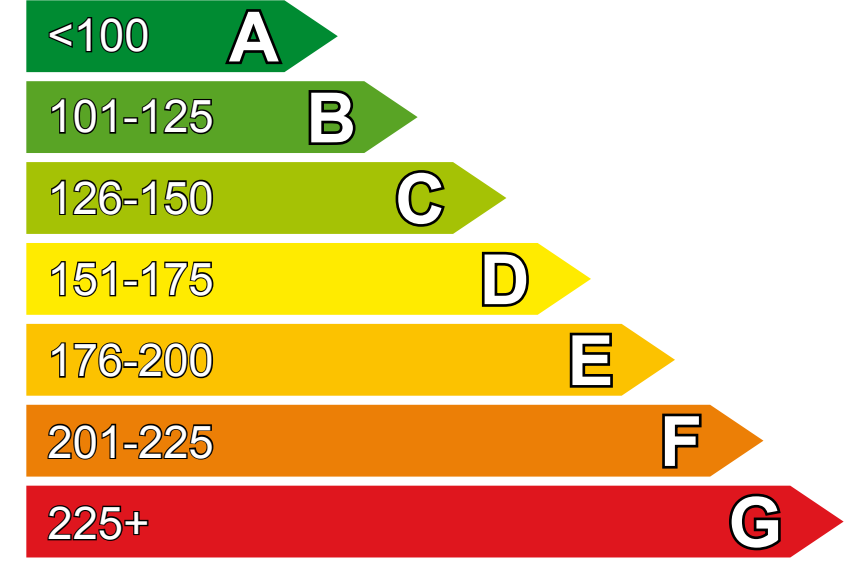
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

Dergiler sınıflandırılırsaydı, 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 internette 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.

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Honda CR-V

2013 yılında yollara çıkan dördüncü jenerasyonu 2015 için makyajlanan ve yeni motor-şanzıman ikilisine kavuşan Honda CR-V'yi Türkiye lansmanında sizler için kullandık.





Japon üretici Honda'nın başarılı SUV modeli CR-V, dördüncü jenerasyonunun makyajında kavuştuğu 1.6 turbo dizel motor ve 9 ileri otomatik şanzıman seçeneğiyle satış başarısını arttırmayı hedefliyor.



TASARIM

Boyutları değişmeyen makyajlı CR-V, tasarım anlamında önemli değişikliklere uğramış. Önde yeni tampon, ızgara, plakalık, led gündüz farları ve köşeli sis farlarına kavuşan araç, arka tasarımında led stop lambalarıyla dikkat çekiyor. Ayrıca bagaj kapağına yerleştirilen krom çıta da göze hoş gelen yeni bir detay. Araçta 17 ve 18 inç'lik yeni tasarımlı jantlara yer verilmiş. Test aracımızda 18 inç'lik jantlar ve Michelin marka lastikler bulunuyordu. 4605 mm uzunluğa, 1820 mm genişliğe ve 1685 mm yüksekliğe sahip CR-V'nin dingil mesafesi ise 2630 mm. 589 litrelik devasa bagaj hacmi Aracın önemli

avantajlarından biri. Bu bagaj arka koltuklar bir kol yardımıyla pratik şekilde öne katlanıp düz bir zemin oluşturduğunda 1669 litreye kadar çıkıyor. Elektrikli bagaj kapağının açılıp kapatılması pratik bir şekilde gerçekleşiyor.

İÇ MEKAN

CR-V'nin geniş ve ferah iç mekanında beş yetişkin için yeterli oturma alanları bulunuyor. Arka koltuk sırasının zemininin düz olması, ortada oturan kişiye de rahatlık sağlıyor. Diz, baş ve omuz mesafeleri başarılı. Sert ve yumuşak malzemelerin bir arada kullanıldığı kokpit, eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert.

Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Göstergeler rahat takip ediliyor. 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı bulunan Honda Connect'in kullanımı da pratik. Görüş açıları geniş. Panoramik cam tavan iç mekânı aydınlık kılıyor.

MOTOR

Test aracımızda 1.6 litrelik turbo dizel motor ve ZF marka 9 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. 4000 d/d'de 160 HP güç ve 2000 d/d'de 350 Nm tork üreten bu ikili, 1658 kg boş ağırlığa sahip CR-V'yi 0'dan 100 km/s hıza 10.0 saniyede ulaştırıyor. Gücünü dört tekerleğe birden aktaran otomobilin maksimum hızı ise 197 km/s. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.3 lt/100 km olan aracın karbondioksit salımı ise 139 g/km. Vites değişimleri istendiğinde direksiyon simidindeki kolcuklarla da yapılabilir. Ayrıca "D" konumunun yanı sıra sunulan "S" konumu sportif sürüşü destekliyor. Otomatik konumda vites değişimleri hızlı ve sarsıntısız. Honda tarafından, bu motor-şanzıman ikilisi için "Dünyanın güç-tüketim oranı en iyi kombinasyonu" ifadesi kullanılıyor.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Tüm SUV'lar gibi yüksek oturma konumuyla yola hakim ve güven veren bir sürüş pozisyonu sunan CR-V'nin ses izolasyonu makyajla birlikte arttırılmış. Kapı içi ve şasi altı malzemelerinin yanı sıra yenilenen döşemeler sayesinde eskisinden daha sessiz bir sürüş yapmak mümkün. Öte yandan, yüzde 8 oranında arttırılan direksiyon dişli oranı sayesinde artık direksiyon tepkileri daha hızlı ve net. Süspansiyon sistemi de elden geçirilmiş ve daha konforlu bir yapıya kavuşmuş. Ancak bu sağlanırken yol tutuştan da taviz verilmemiş. Bunda elbette 4x4 aktarma sisteminin de etkisi var. Sistem hem asfaltta hem de arazi koşullarında maksimum tutunma sağlamak için çalışıyor.

SONUÇ

1997'den bu yana 7.2 milyon adet satılarak önemli bir başarıya imza atan Honda CR-V, yoluna emin adımlarla devam ediyor. Makyajla birlikte ürün gamına eklenen 1.6 dizel otomatik versiyon ise, adeta Türkiye için biçilmiş kaftan. Zaten ülkemizdeki CR-V satışlarının yüzde 85-90'lık bölümünü bu ikilinin oluşturması bekleniyor. Açıkçası ben de CR-V satın alacak olsam, kuşkusuz bu ikiliyi tercih ederdim.



“CR-V'nin koltukları rahat. Arka sıranın zemininin düz olması burada üç yetişkinin oturmasını mümkün kılıyor.”

“ 589 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar tek bir kol çekilerek pratik bir şekilde öne katlandığında 1669 litreye kadar çıkıyor. ”

Honda CR-V 1.6 i-DTEC Otomatik 4x4

Fabrika verileri

Motor:.....1597 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:.....9 ileri ZF otomatik
Maksimum güç:160 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:350 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:197 km/s
0-100 km/s:..... 10.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4605 / 1820 / 1685 mm
Bagaj hacmi:..... 589-1669 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):.....6.0 / 4.9 / 5.3 lt 100 km
Fiyat aralığı (1.6 i-DTEC Otomatik 4x4):125.990 TL - 146.990 TL

+ Motor-şanzıman, tüketim, işlevsellik, bagaj
- Fiyat

139 g/km

C



Hyundai Tucson

Hyundai ix35 öldü, yaşasın Tucson! Evet, sadece bir jenerasyonluk bir ömrü olan ix35, yerini yeni Tucson'a bıraktı.





H

yundai ix35'in yerini alan Tucson modelini Bodrum ve çevresinde düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullandık.



“ Tucson’un iç mekanında göstergeler rahat okunuyor, kumanda birimleri ergonomik, eşya gözleri işlevsel. ”

İSİM DEĞİŞİKLİĞİ

Hyundai’nin kompakt SUV pazarına giriş yaptığı ve 1 nesil üretilen Tucson modeli yerini, bildiğiniz gibi Avrupalı müşteriler için Avrupa’da geliştirilip üretilen ix35’e bırakmıştı. Ancak aynı model Avrupa haricindeki pazarlarda “Tucson ix” adıyla satılıyordu. Hyundai, yine 1 nesil üretilen ix35’in yeni jenerasyonuna tüm pazarlarda aynı ismi vermeyi kararlaştırdı ve bu sayfalarda gördüğümüz yeni jenerasyonun adı Tucson oldu. Kısacası, Avrupa’da modelin adı Tucson, ix35 ve yine Tucson olmuş oldu.

TASARIM

Yeni Tucson, markanın Genesis modeliyle başlatıp Sonata ve Türkiye’de üretilen i20 modelleriyle devam ettirdiği “Akıcı Tasarım 2.0” felsefesinin bir ürünü. Altıgen krom ön ızgarayla kimliğini ortaya koyan bu felsefe, yeni Tucson’a adındaki gibi akıcı bir görünüm kazandırmış. Led farlar ve led gündüz farlarını içeren geniş hava girişli ön tampon, otomobilin dikkat çeken diğer tasarım özellikleri. Geniş çamurluklara sahip Tucson’da Elite Plus donanımından itibaren led stop lambalarına yer verilmiş. Ayrıca

turbo benzinli motora sahip tüm versiyonlarda çift egzoz çıkışı bulunuyor. 1609 kg gibi yüksek bir boş ağırlığa sahip otomobilin boyutları, ix35’e göre 65 mm daha uzun, 30 mm daha geniş ve 10 mm daha alçak. Dingil mesafesi ise 2670 mm. 513-1503 litre arasında bir bagaj hacmi sunan Tucson; 17.9 derecelik yaklaşma, 24.5 derecelik uzaklaşma, 19.5 derecelik karın açıları ve 182 mm yerden yüksekliğiyle arazi kullanımında sürücüsüne güven veriyor. Sportif bir tasarımı bulunan Tucson’un rüzgar sürtünme katsayısı ise 0.33 cd.

İÇ MEKAN

Aracın iç mekanında modern bir tasarım hakim. Yer yer sert, yer yer yumuşak malzeme kullanılmış. İşçilikte gözümüze bir sorun çarpmadı. Göstergeler rahat okunan bir yapıda tasarlanmış. 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran işlevsel. Açılır cam tavan iç mekana ferahlık katıyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı da yeterli. Büyük torpido, önde-arkada kol dayamalar ve anahtarsız çalıştırma konforu arttıran özellikler. Çakmak ile usb ve aux girişleri vites kolunun ilerisine, kolay ulaşılan bir bölgeye yerleştirilmiş. Koltuklar rahat. Sürücü koltuğu elektrikli ayarlanıyor. Beş yetişkin için yeterli baş, diz ve omuz mesafelerini sunuyor. Arka koltuklarda ısıtma olması ve bu koltukların sırt eğiminin de ayarlanabilmesi önemli bir avantaj sunuyor.



MOTOR

Test aracımızda yer alan 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor 5500 d/d'de 177 HP güç ve 1500-4500 d/d aralığında 265 Nm tork üretiyor. 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımana sahip olan ve 0-100 km/s hızlanmasını 9.1 saniyede gerçekleştiren aracın maksimum hızı ise 201 km/s. Fabrika verisi yakıt tüketimi ortalama 7.5 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 175 g/km.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yeni Tucson, bu yeni motor ve modern şanzımanla sürücüsüne başarılı bir performans vaat ediyor. Özellikle ara hızlanmalar keyifli ve performanslı. Vitesler vites kolu kullanılarak

manuel olarak da değiştirilebiliyor. Direksiyon simidinde kolcuk olsaydı, sportif kullanım daha da keyifli olurdu. Öte yandan; daha yüksek performans isteyenler, vites kolu bölgesindeki "Drive Mode" butonuna basarak "Sport" moduna geçebilirler. Bu modda daha devirli bir kullanım ve daha tepkili bir direksiyon elde ediliyor. Yine bu bölgedeki "Lock" butonu ise arazi kullanımında büyük avantaj sağlıyor. 37 mm inceltiren A sütunu, hem görüş açısını genişletmiş hem de ölü noktayı ix35'e göre 6 mm azaltmış. 19 inç'lik jantlara takılı lastikler, otomobilin sportif sürüşünü destekliyor. Süspansiyon konusunda başarılı diyebileceğimiz yeni Tucson'un bu konudaki tek handikapı ise, hızlı girilen kısa-derin çukurlarda arka

“
Opsiyonel olarak kırmızı
deri döieme seçeneğinin
de bulunduğu aracın
arka koltuğunda diz
mesafesi yeterince iyi.
Bagaj hacmi ise 513 litre.”



aksta oluşan gürültü ve iç mekana yansıyan sarsıntı. Ama elbette bu tür bir yol koşuluyla sürekli karşılaşmıyor. Fren hissiyatı iyi olan aracın vites değişimleri hızlı ve sarsıntısız. DCT şanzımanlı tüm modellerin 4x4, manuel şanzımanlı tüm modellerin ise 4x2 olduğunu da belirtelim.

SONUÇ

ix35 baz alındığında hem tasarım, hem motor-şanzıman, hem de sürüş özellikleri ve donanım anlamında çok gelişmiş bir durumda olan yeni Tucson, Türkiye’de bu ay 1.6 GDI 132 HP benzinli, 1.6 T-GDI 177 turbo benzinli ve 2.0 CRDi-R 185 HP turbo dizel motor seçenekleri, manuel ve DCT şanzımanlar, 4x2 ve 4x4 aktarma seçenekleriyle satışa sunuldu. Aracın fiyatları ise 79.900 TL ile 169.900 TL arasında değişiyor. Kullandığımız T-GDI DCT 4x4 modeli; Style, Elite ve Elite Plus olmak üzere üç donanıma sahip. Fiyat aralığı 86.500-113.900 TL ve satışların büyük kısmının bu modele ait olmasını beklemek yanlış olmaz. Yıl sonuna kadar 4000 adetlik bir satış hedefi açıklandı ve bence Hyundai Türkiye’nin bunu yakalaması hiç de zor olmayacaktır. Ama elbette 2016’da bu modele 1.6 litrelik turbo dizel bir motor ve

hele bir de otomatik şanzıman entegre edilirse, işte o zaman satış adetleri çok daha yukarılara tırmanır.



Hyundai Tucson 1.6 T-GDI DCT 4x4

Fabrika verileri

Motor:..... 1591 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:..... 7 ileri çift kavramalı otomatik (DCT)
Maksimum güç:177 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork: 265 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız:201 km/s
0-100 km/s:..... 9.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4475 / 1850 / 1660 mm
Bagaj hacmi:..... 513-1503 lt
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):.....9.2 / 6.5 / 7.5 lt 100 km
Fiyat aralığı (1.6 T-GDI DCT):.....86.500 TL - 113.900 TL

+ Tasarım, motor, şanzıman, işlevsellik

- Tüketim, emisyon, gövde ağırlığı

175 g/km

E

BMW 340i

Makyajla birlikte kalite hissi arttırılan 3 Serisi'nin tepe otomobili olan BMW 340i (M3'ü saymazsak) yerini aldığı 335i'den 20 HP daha güçlü ve 50 Nm daha fazla torka sahip.





D segmenti olarak bilinen orta sınıfta sportif sedan denilince akla ilk gelen model hiç kuşkusuz ki BMW 3 Serisi oluyor. İlk nesli bundan yaklaşık 40 yıl önce yollara çıkan BMW 3 Serisi, bu süreçte 14 milyon adetten fazla satarak markanın toplam satışlarından yüzde 25'lik pay aldı.

BMW'nin itici gücü konumundaki bu önemli model 2015 model yılı kapsamında makyajlandı ve ülkemizde 318i (1.5 lt, 136 HP), 320i ED (1.6 lt, 170 HP), 330i (2.0 lt, 252 HP) ve 320d (2.0 litre, dizel, 190 HP) motorlar ile satışa sunuldu.

Biz ise M3'ü saymazsak, 3 Serisi'nin en güçlü versiyonu olan 340i'yi Almanya-Avusturya arasında düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanma fırsatı bulduk. Her şeyden önce 340i'nin, 335i yerine gelen bir model olduğunu söyleyelim. Bu modelde 4.0 litrelik bir motor beklentisine girmemek lazım. 340i'de yer alan 2998 cc'lik, 6 silindirli motor, BMW'nin yeni modüler motor ailesinin bir mensubu ve 5500-6500 d/d aralığında 326 HP güç, 1380-5000 d/d aralığında 450 Nm tork üretiyor. Bu değerler eski 335i'ye göre 30 HP daha fazla güç ve 50 Nm daha fazla tork anlamına geliyor. 340i dış görünüm olarak 80 mm çapında çift egzoz çıkışı ile daha güçsüz kardeşlerinden ayrılıyor. Otomobilin makyajla birlikte değişime uğrayan kısımları ise daha keskin bir ifade veren ön tasarım, yeni hava girişleri ve L formlu yeni stop lambaları olarak sıralanabilir.



“BMW 3 Serisi, 6 nesilde toplamda 14 milyon adetten fazla satıldı.”



İç mekânda ise kalite hissi özellikle ön konsol plastiğinde belirgin bir şekilde iyileştirilmiş. Bunun dışında krom detaylar eklenmiş. Makyajsız versiyondaki bardaklığın kullanışsız portatif kapağı ise sürgülü bir kapakla yenilenerek daha kolay bir kullanım sağlanmış. İç mekândaki diz ve baş mesafesi ise eskisi gibi, yani ortalama seviyede.

BMW 3 Serisi yıllarca D segmentinin en sportif ve dinamik otomobili olarak bilindi. Bu durum şimdi de devam ediyor. Makyajla birlikte süspansiyon sistemi biraz daha sıkılaştırılmış ayrıca direksiyon sistemi de elden geçirilerek daha çabuk ve hassas tepki vermesi sağlanmış. Ancak eskiye göre hissi bana biraz yapay geldi. 8 ileri oranlı şanzımanın tork konvertöründeki kayıplar da azaltılmış ve şanzımanın tepkileri biraz daha iyileştirilmiş. Konfor ve hızlı vites değişimi gibi konularda bu şanzıman rakiplerinden biraz daha iyi seviyede. Hem otoyolda, hem de virajlı yollarda üst düzey bir sürüş deneyimi yaşatan BMW 340i'nin motoru, bekleneceği gibi çok canlı ve istekli.



Eco Pro modunda sakin ve ağırbaşlı olan 340i, Sport modunda dişlerini göstermeye başlıyor ve otomobilden gerçekten zevk almaya başlıyorsunuz. Arkadan itişli 340i'nin (4 tekerlekten çekişli 340i de mevcut) 0-100 km/s hızlanması 5.1 saniye olarak açıklanıyor. Bu çok ciddi bir performans değeri olmasına rağmen otomobilin kontrolü çok rahat şekilde sağlanabiliyor.

SONUÇ

Makyajla birlikte kalite hissi artan 3 Serisi'nin zirve modeli BMW 340i, dinamik ve performanslı kullanımı ile D segmenti sportif sedanlar arasında özel bir yere sahip.

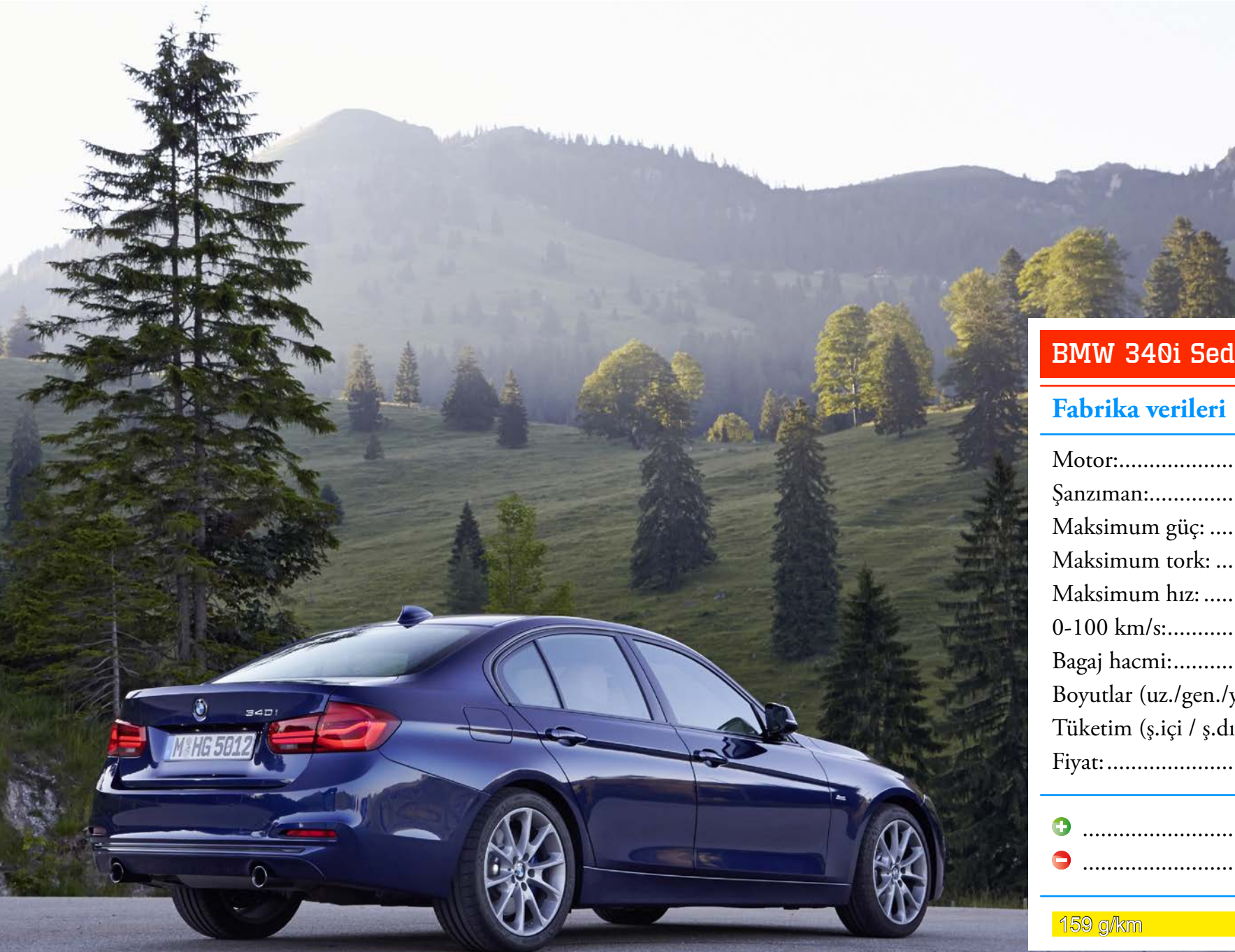


“Makyajla birlikte otomobilin burun kısmında ve arkasında değişiklikler yapıldı. 80 mm'lik çift egzoz çıkışı 340i'ye özel.

Bagaj zemini tam düz değil.

”





BMW 340i Sedan

Fabrika verileri

Motor:	2998 cc, 6 silindirli, turbo
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	326 HP @ 5500-6000 d/d
Maksimum tork:	450 Nm @ 1380-5000 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	5.1 sn
Bagaj hacmi:	480 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4633 / 1811 / 1429 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.1 / 5.5 / 6.8 lt/100 km
Fiyat:	Türkiye'de satılmıyor

+	Motor, şanzıman, performans
-	Emniyet kemeri yükseklik ayarı yok

159 g/km

D

BMW X1

Yeni BMW X1, birçok yönde gelişme kaydetmiş ve kullanışlılık, performans, bozuk yol uyumu gibi olumlu özellikleri aynı potada eritiyor.





Ü

retimi 2009 yılında başlayan ilk nesil BMW X1, 730.000 adeti aşan satıştan sonra yerini yeni X1'e bırakıyor. Yeni X1'i, makyajlı 3 Serisi ile aynı organizasyonda kullanma imkânı buldum. Eskisinden daha sağlam bir ifadeye sahip olan X1'in radyatör ızgarasında aktif flaplara yer verilmiş. Motoru soğutmak gerekmediği zamanlarda bu flaplar kapanarak rüzgâr direncini biraz daha azaltıyor ve yakıt tüketiminin azaltılmasına katkıda bulunuyor.



BOYUTLAR VE İÇ MEKÂN

X1'in ebatları eskisinden tamamen farklı. Otomobilin 4439 mm'lik uzunluğu eskisinden 38 mm daha az, bununla birlikte 1821 mm'lik genişliği 23 mm, 1598 mm'lik yüksekliği ise 53 mm daha fazla.

Bagaj hacmi 85 lt'lik artışla 505 lt olan X1'deki önemli farklardan bir tanesi de dingil mesafesinin 90 mm kısalarak 2670 mm olması. Ancak iç mekâna geçince bu durumun arka

koltuk diz mesafesinde herhangi bir azalmaya neden olmadığı görülüyor. Hatta yapılan açıklamaya göre arka tarafta diz mesafesi 37 mm daha iyi. 130 mm ileri-geri hareket eden koltuk sırası ile kullanışlılık da arttırılmış. Gerek ön, gerekse arka koltuklarda oturma pozisyonu eskiye göre yükseltilmiş (önde 36 mm, arkada 67 mm daha yüksek) ve bu sayede daha iyi bir çevre görüşü elde edilmiş. Ön konsol ise hem daha kaliteli his veriyor, hem de kullanımı daha rahat.

“ Yeni X1'in içi daha kullanışlı ve kalite hissi daha iyi. 2.0 litrelik turbo beslemeli motorun 231 HP'lik gücü fazlasıyla yeterli. ”

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Test aracımızın adında 25i ibaresi bulunsa da, kaputun altında aslında 2.0 litrelik bir motor yer alıyor. Twinscroll turbolu, değişken supap zamanlamalı bu motor 1250-4500 d/d gibi geniş bir devir bandında 231 HP güç, 5000-6000 d/d aralığında 231 HP tork üretiyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilen bu motor, alt devirlerden itibaren özellikle Comfort ve Sport kullanım modlarında çok canlı.





50-160 km/s arasında yelken (coasting) özelliği sunan Eco Pro modunda ise hem motor hem de klimanın performansı biraz törpüleniyor. Performans konusundaysa GTI sınıfındaki hızlı hatchback'lere rahatlıkla ders verebilecek bir otomobil X1 xDrive25i. Zira 6.5 saniyelik 0-100 km/s süresi 2.0 litrelik SUV'lar arasında saygı duyulacak bir değer. 8 ileri otomatik şanzıman önceden iyiydi, şimdi biraz daha iyileştirilmiş ve tork konvertöründeki kayıplar azaltılmış.

Test aracımızda değişken oranlı spor direksiyon kutusu ve elektronik kontrollü amortisör sistemi vardı. Bütün bunlar akıllı dört tekerlekten çekiş sistemi ile bir araya gelince sportif kullanım

özelliği ile zevk veren bir sürüş ortaya çıkıyor. Avrupa'nın temiz asfalt yollarında yeterince konforlu olan bu araç hafif arazi şartlarında da rahatlıkla ilerleyebiliyor.

SONUÇ

X1 xDrive25i, bir joker otomobil. Hızlı, güvenli, büyük bagajlı, dört çeker olması ile şehiriçi-şehirdışı, aile kullanımı, sportif doğa turları gibi farklı alanlarda verilen görevleri üstesinden başarıyla geliyor.

“ *Bagaj 85 lt'lik artışla 505 lt olmuş. Arka koltuklar 130 mm ileri-geri hareket ettirelebiliyor. Ön koltuklar rahat.* ”



BMW X1 xDRIVE25i

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindirli, turbo
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	231 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1250-4500 d/d
Maksimum hız:	235 km/s
0-100 km/s:	6.5 sn
Bagaj hacmi:	505-1550 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4439 / 1821 / 1598 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.7 / 5.7 / 6.4 lt/100 km
Fiyat:	Türkiye'de satılmıyor

+	Motor, şanzıman, performans, değişkenlik
-	Emniyet kemeriinde yükseklik ayarı yok

149 g/km

C



Volvo XC90 2.0 Dizel

Volvo XC90; tasarımı kadar, 2.0 litrelik dizel motoru, 7 kişilik oturma kapasitesi ve donanımlarıyla da iddialı.





İlk defa 2002'de yollara çıkan Volvo XC90i o yıllarda devrilme güvenliği sistemini sunmasıyla dikkatleri üzerine çekmişti ve uzun yaşamı boyunca 600.000 adeti aşan satışa ulaştı. Yeni Volvo XC90'dan da beklentiler çok büyük çünkü markanın gelecekteki modelleri bu otomobilin tasarım çizgisi doğrultusunda tasarlanacak. Ben de bu otomobilin 2.0 litre turbo dizel motorlusunu İzmir il sınırları içinde deneme fırsatı buldum.

Volvo'nun SPA adlı modüler platformu kullanılarak üretilen yeni XC90, markanın yeni tasarım çizgisine sahip ancak daha ilk bakışta bir Volvo olduğunu belli ediyor. 4950 mm'lik uzunluğa sahip ve 1776 mm'lik yüksekliğe sahip heybetli bir otomobil için gayet zarif görünen otomobilin burun kısmında Volvo'nun yeni amblemi yer alırken, farlardaki T formlu LED ışık bandı, İskandinavların mitolojik kahramanı Thor'un çekicine gönderme yapıyor.

Ülkemizde sadece 7 kişilik olarak satılan Volvo XC90'ın iç mekânı şimdiye kadar üretilmiş en havalı ve lüks Volvo kabini. Bir o kadar da sıra dışı. Yarı yumuşak dokunuşlu plastik malzemelerin kullanıldığı ön konsolda yer alan Sensus dokunmatik ekran dikkat çekici bir öğe. Düğme kalabalığının olmadığı iç mekânda neredeyse tüm özellikler tablet mantığı ile çalışan dokunmatik ekran üzerinden yapılıyor. Ancak benim kişisel görüşüme göre dokunmatik ekranların kullanımı her zaman için pratiklik sağlamıyor. Çünkü yapılacak iş için ekstra bir hareket gerekiyor. Örneğin siz klima münüsünde değilseniz, önce klima münüsüne girip, sonra ortam sıcaklığı veya üfleme hızını seçmeniz gerekiyor.



“Dijital gösterge tablosu, sade tasarımlı. Büyük dokunmatik ekran tablet bilgisayar mantığıyla çalışıyor. Vites konsolu sık detaylara sahip. Arka koltuk yolcuları çift bölge iklimaya sahip.”

Oysa klasik buton takımları ile yapılacak işin düğmesine basmak yeterli oluyordu. Otomobilin koltukları rahat ve gerek ön, gerekse orta sırada oturma alanı sıkıntısı yok. Üçüncü koltuk sırası ise biraz dar olmasına rağmen ihtiyaç anında kullanılabilir yapıda. Yola çıkmak için vites konsolunda yer alan “Engine Start” butonunu çevirerek motoru çalıştırıyorum.



Otomobilde yer alan 1969 cc'lik turbo dizel motor, 4250 d/d'de 225 HP güç, 1750-2500 d/d aralığında 470 Nm tork üretiyor. Sesini iç mekânda hissettiren ve hızlı geçişlere sahip 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilen bu motor, 2130 kg ağırlığındaki otomobili taşıırken zorlanmıyor ve aracı 7.8 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıyor. Maksimum hız 220 km/s, ortalama yakıt tüketimi ise 5.7 lt/100 km olarak açıklanıyor.

Otomobile Eco, Comfort, Off-road ve Dynamic olmak üzere 4 farklı sürüş karakteri seçimi yapılabiliyor. Test aracımızda, opsiyonel olarak alınan 4C şasi ve havalı amortisör de vardı. Bu sayede sürüş seçimi yapıldığında aracın sürüş karakterindeki değişim daha belirgin oluyor. Off road seçimi yapıldıktan sonra araç yükselmeye başlıyor ve 227 mm olan taban yüksekliği 267 mm'ye ulaşıyor. 450 mm derinliğindeki sulardan geçebilen XC90 ile "off road" sürüş modunda hafif yokuş yukarı, mıcır zeminde yaptığım denemelerden istediğim sonuçları alamadım. Otomobil bu modda olduğu yerde hafif hoplamalar yaparak mıcır kazıdı ve gücü yere aktarmakta oldukça zorlandı. Bu modda çeşitli kereler yaptığım denemelerde yokuş yukarı mıcır zeminde ilerlemek mümkün

“Otomobilin ön ve arka koltukları anatomik yapıda. 3. koltuk sırası açıkken bile bagaj hacmi yeterli.”



olmadı. Ancak sürüş modunu "comfort"a aldığımda mıcır zeminden çok rahat şekilde kurtulmasını bildi.

Gelelim asfalt kullanımına... XC90 virajlarda güvenli bir tutunmaya sahip. Normal kullanımda bile kısa sert darbeleri zaman zaman kabine yansıtan süspansiyon, dinamik sürüş modunda biraz daha sertleşiyor. Direksiyonun tepkileri de bu tip bir araç için hiç fena sayılmaz.



SONUÇ

Volvo XC90 D5 AWD, kavşakta otomatik fren, yoldan çıkma koruma paketi gibi ilk defa bu otomobilde kullanılan güvenlik teknolojileri, güçlü 2.0 litrelik dizel motoru, performansı ve 7 kişilik lüks iç mekanı ile etkileyici bir SUV.

Volvo XC90 D5 AWD

Fabrika verileri

Motor:	1969 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	225 HP @ 4250 d/d
Maksimum tork:	470 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	7.8 sn
Bagaj hacmi:	314 / 692 / 1868 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4950 / 1923 / 1776 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	6.2 / 5.4 / 5.7 lt/100 km
Baz fiyat:	333.020 TL

+	Motor, zengin iç mekân, şanzıman
-	Motor sesi, süspansiyon



Mitsubishi L200

Mitsubishi'nin dünya pick-up pazarında önemli bir yere sahip olan modeli olan L200'ün 5'inci nesil modeli Davraz'da gerçekleştirilen test sürüşüyle basınına tanıtıldı.





T

ürkiye'nin önemli kayak merkezlerinden biri olan Isparta Davraz'da yapılan lansmanda tanıtılan yeni Mitsubishi L200, 5'inci nesil modeliyle de pazardaki pasta payından önemli bir dilime talip olduğunu gösterdi. L200'ün basın test sürüşü Isparta Davraz ve Antalya arasındaki ağırlığı toprak ve engebeli zemine sahip olan parkurda aracın limitlerini deneme imkanı bulduğumuz bir rotada yapıldı.

Isparta Davraz Dağı'nda Temsa'nın misafirleri için firmaya özel sadece bu organizasyon için açılan otelin önünde serin bir sabah start aldığımızda çoğu medya mensubu gibi ben de nelerle karşılaşacağımız konusunda bir hayli merak içerisindeydim.

Isparta bölgesinin doğal bitki örtüsü makilik alanın içinde L200'ümüzle ilerlerken, kimi zaman dağ keçileriyle ve Renault 12 Toros ya da Tofaş Kartal SW otomobillerini o bozuk yollarda dağın eteklerine kadar çıkarabilmeyi başarmış yörüklerin bize tebessüm eden bakışları arasında ilerliyorduk. Kimi zaman sert ve engebeli off-road parkurunda araçlarda bulunan telsizlerden yükselen işinin ehli sürüş eğitmenlerinden aldığımız direktifler doğrultusunda her türlü koşuldan L200 ile sorunsuz ayrılmayı başardık. Bizim bu şartlardan rahatlıkla sıyrılmamızı sağlayan en önemli koşul ise hiç şüphesiz doğru sürüş modunu seçmemizdi. Yeni L200'de koltukların arasında yer alan büyük çevirmeli buton sürücüsüne dört farklı zeminde rahat bir sürüş imkanı sağlıyor. (Sadece giriş donanımı olan 4x4 modelinde ise üç sürüş modu mevcut) 2H, 4H, 4HLC VE 4LLC modlarından özellikle bahsettiğim son iki tanesi kar, kum, çamur gibi zorlu yol şartlarını alt etmek için geliştirilmiş.



“ Yeni L200'ün iç mekanı modern bir tasarıma sahip. Binek otomobillerden alıştığımız renkli ve dokunmatik ekrana bu araçta da yer verilmiş. ”

Yeni L200'ün tasarımı baştan aşağıya yenilenirken, yine de bir önceki versiyonun en önemli ve müşteriye kalbinden vuran tasarım özelliği olan “J sütunu” özelliği yeni versiyonda da aynen korunmuş. Arka koltuğa oturan yolcuların rahatlığı düşünülerek geliştirilen bu tasarım sayesinde diğer markaların pick-up modellerine nazaran uzun süre konforlu ve ferah seyahat edebilme imkanına sahipsiniz.



Kabin tasarımında da oldukça ergonomik dokunuşlar göze çarpıyor. Özellikle eşya saklama alanlarının çokluğu ve kullanılabilirliği birçok otomobil modeliyle yarışacak seviyede dizayn edilmiş. Konsoldaki piyano siyahı kaplamalar da pick-up'tan ziyade sürücüsüne bir SUV araç kullanıyormuş hissi veriyor.

Aracın geliştirilen özellikleri arasında yalıtım da göze çarpıyor. Kaputun altındaki motor ile kabin arasında daha çok yalıtım malzemesi kullanılması, sürücüye daha sessiz bir sürüş imkanı sağlamış. Firmanın lansman süresinde kullandığı #L200DahaSert etiketinde de belirttiği gibi daha sert gövde yapısı ve kabin içi yalıtımı sayesinde sürüş esnasında oluşabilecek titreşim minimuma indirilmiş.

“
Üç kollu sportif direksiyon
simidinde vites değiştirmek
için kolcuklar bulunuyor.
Renkli ve dokunmatik
ekrandan birçok birime
kumanda etmek mümkün.
”

Türkiye’de piyasaya sunulan L200’lerde 2.4 litrelik iki farklı turbo dizel motor seçeneği bulunuyor. Bu motorlardan biri 3500 d/d’de 154 HP güç ve 1500 d/d’de 380 Nm tork üretirken, diğeri 3500 d/d’de 184 HP güç ve 2500 d/d’de 430 Nm tork kapasitesi sunuyor. 184 HP gücündeki motor sadece 4x4 çekişli ve otomatik şanzımana sahip en yüksek donanımlı Blizzard modelinde yer alıyor.

Yeni L200, ülkemizde Storm, Tornado ve Blizzard donanım paketleri 4x2 ve 4x4 çekiş sistemleriyle manuel ve otomatik şanzıman alternatifleriyle pazara sunuldu. 2WD çekişli versiyon sadece en düşük donanım seviyesi Storm ve 5 ileri otomatik ya da 6 ileri manuel şanzımanla satın alınabiliyor. Tüm donanım seviyeleriyle satın alınabilen 4WD versiyon ise Storm ve Tornado’da sadece manuel, Blizzard’da ise sadece otomatik şanzımana sahip.



Özellikle Blizzard donanımında elektrik ayarlı sürücü koltuğu, şerit takip asistanı, anahtarsız çalıştırma/kapı açma sisteminin yanı sıra çift bölge otomatik klimaya kadar neredeyse lüks bir SUV'da olan konfor ve güvenlik ekipmanları sahiplerini memnun edeceğe benziyor. Yeni L200 ülkemizde 79.900 TL ile 109.900 TL arasındaki fiyatlarla pick-up pazarındaki liderliğini korumak için rakipleriyle rekabete hazır.

“

*Isparta-Davraz'da
kullandığımız yeni L200,
zorlu bir parkurun
üstesinden gelmeyi
başardı.*

”



Peugeot 508 1.6 dizel otm.

Ürün gamında uzun zaman otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlı modeller olan Peugeot, bu tip şanzımandan vazgeçerek, tork konvertörlü yeni nesil otomatik şanzımanlı versiyonlara geçiş yapıyor.





İlkemizde dizel motor + otomatik şanzıman kombinasyonu en çok istenilen kombinasyonlardan bir tanesi ve D segmenti olarak da bilinen orta sınıfta da durum farklı değil. 2010'da bu segmentte dizel motor + otomatik şanzıman satışları bu segmentin yüzde 30'undan daha azını oluştururken, 2015'in ilk 8 ayında bu oran yüzde 60 seviyesine ulaşmış durumda.



Ülkemizde konfor ve prestijin başladığı sınıf olarak görülen D segmentinde, sarsıntılı vites geçişlerine sahip otomatikleştirilmiş manuel şanzıman ETG6 ile mücadele eden 1.6 litre dizel motorlu 508, artık daha konforlu EAT6 şanzımana ve daha güçlü motora sahip. Biz de 508 1.6 BlueHDI EAT6'yı Bodrum'da düzenlenen basın test sürüşünde kullanma fırsatı bulduk. 508 zaten yollarda olan bir model olduğundan tasarımına girmeyeceğim.

120 HP güç ve 300 Nm tork üreten AdBlue katkılı 1.6 BlueHDI motor ve Aisin üretimi EAT6 otomatik şanzıman kombinasyonunu daha önce 308'de kullanmıştım ve

beklentilerimi karşılamıştı. Bu motor-şanzıman ikilisinin daha ağır 508'de neler yapacağını da merak ediyordum, zira daha ağır bir gövde (1425 kg) söz konusuydu. Otomobil çok hızlı olmasa da, aile kullanımı için yeterli çekişe sahip ve vites geçişleri de hızlı şekilde gerçekleşiyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 11 saniyede tamamlayan otomobilin nefesi de rampalarda bu hız civarında biraz kesiliyor. Fabrika verilerine göre maksimum hızı 201 km/s olan 508 1.6 BlueHDI EAT6'nın ortalama tüketimi ise 3.9 lt/100 km olarak açıklanıyor. Gerçek hayat kullanımına ait tüketim tecrübelerimizi otomobili daha kapsamlı test için tekrar aldığımızda aktaracağız.

“ Peugeot 508, D segmenti bir sedandan beklenen konfor ekipmanlarına sahip. ”

“ Stop lambalarında aslan
pençesinden esinlenilen otomobilin
uzunluğu 4830 mm.

”





“ 1.6 litrelik BlueHDi motor AdBlue katkısıyla daha çevreci. AdBlue tankı yaklaşık 20.000 km’de boşalıyor. ”

Otomobilin belli başlı rakiplerinden olan VW Passat 1.6 TDI 120 HP DSG’de bu değerler sırası ile 10.8 sn, 206 km/s ve 4.2 lt/100 km, Opel Insignia 1.6 CDTI 136 HP Otomatik’te ise 10.9 sn, 200 km/s ve 5.0 lt/100 km olarak açıklanıyor.

Bodrum çevresindeki temiz asfalta sahip yollarda kullandığım otomobil süspansiyon konforu olarak da gayet başarılı ayrıca yol tutuş da güvenli. 508’in iç mekânı geniş olsa da bazı eksiklikler de yok değil. Örneğin eşya gözleri yetersiz ve iç mekânda cep telefonu, cüzdan gibi eşyaları koyacak işlevsel bir göz yok. Kol dayama yerinin altındaki gözün kapağı sadece sağ tarafa doğru açılıyor ve erişimi pratik değil.

SONUÇ

508 1.6 BlueHDi EAT6, kabul edilebilir bir performansa, rakiplerinden daha düşük yakıt tüketimine ve zengin donanımına sahip. Yılın ilk 8 ayında 700 adetlik satışa ulaşan 508, yeni motor ve şanzıman kombinasyonu ile yıl sonuna kadar 2000 adetlik satışa ulaşmayı hedefliyor.

Peugeot 508 1.6 BlueHDi EAT6**Fabrika verileri**

Motor:	1560cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	120 HP @ 3500 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	201 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Bagaj hacmi:	473-1339 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4830 / 1828 / 1456 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	3.6 / 3.9 / 4.5 lt/100 km
Fiyat:	107.500 TL (Access) - 127.000 TL (Allure)

- +Donanım, şanzıman, kabin genişliği
- Ufak tefek ergonomi sorunları, rakiplerinden ufak bagaj



Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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 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.



Videolu test cihazı; uydu anteni, işlemci, ana ekran, yardımcı ekran, mikrofon ve kameralardan oluşuyor.



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

İngiltere'den getirttiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve 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 dergileri, önemli yarış takımları ve dev lastik üreticileri kullanıyor.

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.

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

Temmuz 2008’de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000’i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi 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 VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve 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.

İngiltere’den getirttiğimiz bu özel cihaz, Türkiye’de yapılan test ölçümlerinde çıtayı yükseltti.

Seat Leon X-Perience

Leon ST X-Perience, yükseltilmiş karoseri ve 4x4 aktarma sistemiyle maceraya atılmaya hazır.





Günümüzde SUV'lar ve crossover'lar oldukça revaçta. Çoğu önden çekişli olarak tercih edilen o sınıftaki otomobiller çoğu zaman yüksek oturma pozisyonu ve havalı görünümünden daha fazlasını sunamıyorlar. Station karoserli Leon ST'nin X-Perience versiyonu ise 15 mm yükseltilmiş süspansiyonu ve 4 tekerlekten çekişli aktarması ile bahsettiğim sınıftaki otomobillerden çok daha yetenekli.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Bir station crossover olarak tanımlayabileceğimiz X-Perience, 15 mm yükseltilmiş süspansiyon sisteminin yanı sıra, bozuk yol sürüşlerinde gövdenin çalı çırpı tarafından çizilmesini engelleyen ve aracın etrafını çepeçevre saran plastik kaplamalar ile kardeşlerinden ayrılıyor.

Otomobilin iç mekânı da spor direksiyon, turuncu dikişler gibi detaylar ile diğer Leon ST'lerden farklılaştırılmış. Test aracımızda opsiyonel olarak alınan Alcantara döşemeler de iç mekâna ayrı bir hava katmış. Otomobilin ön konsolu ergonomik ve pratik... 587 lt gibi büyük bir bagaj hacmi sunan otomobilin arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu yok.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Leon X-Perience, çoklu plakaya sahip 5. nesil Haldex kavrama ile gücü ön ve arka tekerlekler arasında aktarıyor. Akıllı dört çeker sistemi sayesinde güç aktarımı otomatik olarak ayarlanıyor. Bu sayede Leon X-Perience hem asfaltta, hem de gevşek zeminlerde rahatça yol alabiliyor. Önde McPherson ve arkada 4 kollu bağımsız süspansiyonu olan araç, virajları daha alçak gövdeli kardeşi kadar hızlı dönemese de,



“ Gösterge tablosu kapsamlı. 6 ileri oranlı şanzımanının vites geçişleri rahat. Eşya gözleri pratikliği arttırıyor. ”

kardeşine göre biraz daha fazla yana yatsa da, yine de güvenli ve kontrollü bir sürüşe sahip. Süspansiyon sisteminin darbe emişi başarılı ve direksiyon da yumuşak kullanımlı... Opsiyonel olarak alınan şerit takip asistanı başarılı çalışıyor.

“Leon ST X-Perience, 15 mm daha yüksek süspansiyonu ve maceracı detaylarıyla diğer ST'lerden ayrılıyor.”



110 HP güç ve 250 Nm tork üreten bu motor, VW Grubu'nun birçok modelinde gördüğümüz bir güç ünitesi... Sesi bana hafif sportif gelen bu motor, geçişleri rahat olan 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş ve fabrika verilerine göre otomobile 11.6 sn'lik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Ben GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım denemelerde bundan biraz daha yavaş sonuçlar elde ettim. Test aracımız opsiyonel olarak alınan 225/45 R18 ebadında (standart 205/55 R17) lastiklerle donatılmıştı. Stop-start sistemine sahip otomobil fabrika verilerine göre 4.6 lt/100 km tüketim ortalamasına sahip. Benim test ölçümlerini de kapsayan kullanımımnda ortaya çıkan değer ise 6.9 lt/100 km oldu.



“Otomobilin ön koltukları sportif. Opsiyonel olarak alınan Alcantara kaplamalar şık. Arka koltuklardaki yaşam alanı başarılı.”

VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN EN AZ ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.

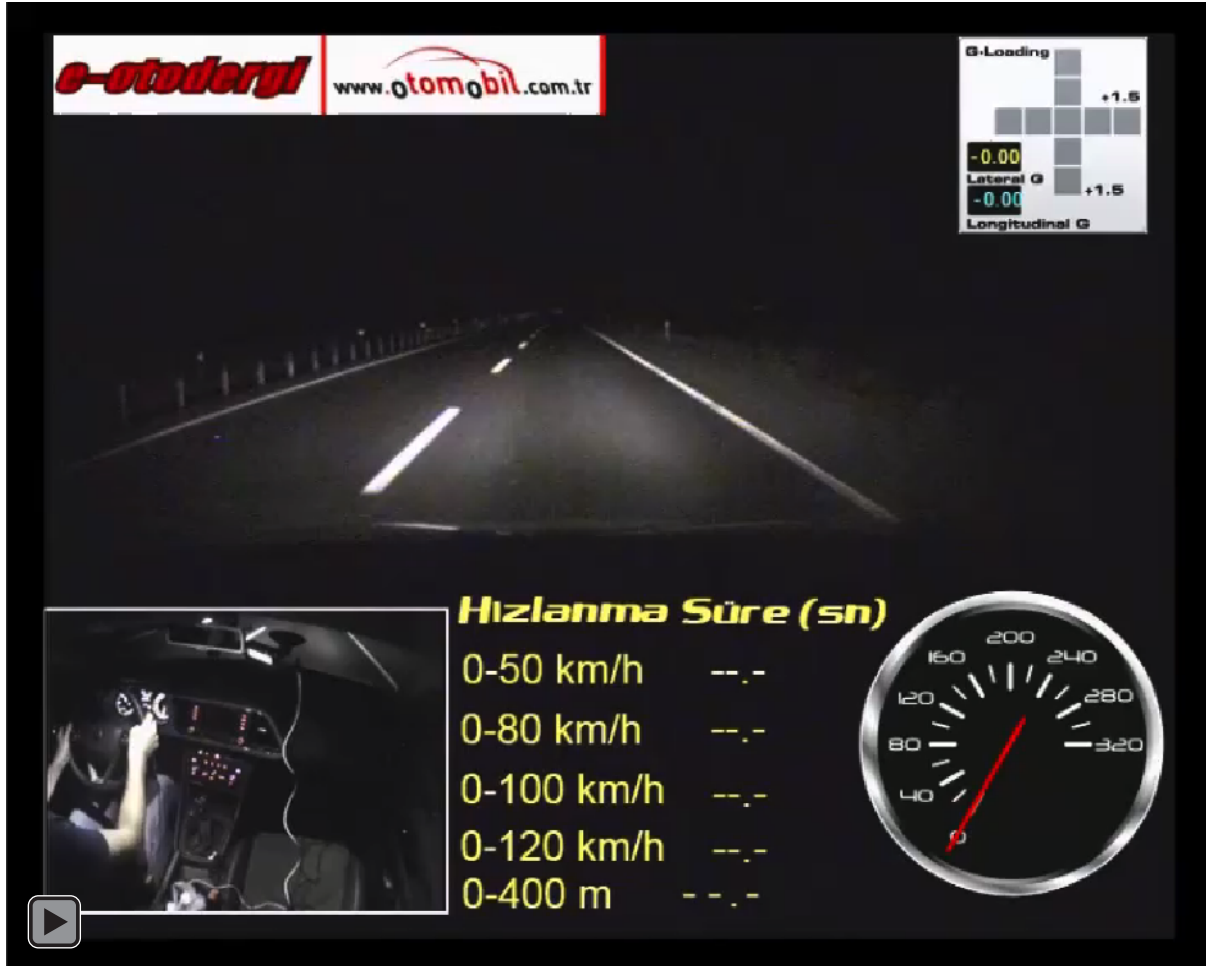


SONUÇ

Leon X-Perience 1.6 TDI, otomatik vites takıntısı olmayan doğa sporu meraklıları ve doğa içinde hafta sonu gezintisi yapan ailelere yönelik kullanışlı bir otomobil.

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Seat Leon 1.6 TDI 110 HP X-Perience

Fabrika verileri

Motor:..... 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
 Şanzıman:..... 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 110 HP @ 3250-4000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-3000 d/d
 Maksimum hız: 187 km/s
 0-100 km/s:..... 11.6 sn
 Bagaj hacmi:..... 587-1397 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4543 / 1816 / 1481 mm
 Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.): 5.5 / 4.1 / 4.6 lt/100 km
 Fiyat:..... 84.900 TL (baz) - 98.850 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:..... 3.8 sn
 0-80 km/s:..... 8.25 sn
 0-100 km/s:..... 12.0 sn
 0-120 km/s:..... 17.6 sn
 0-400 m: 18.3 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (vites 4./5. viteste): 8.8 / 13.0 sn
 80-120 km/s (5./6. viteste): 13.6 / 17.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:..... 38.6 m
 80-0 km/s:..... 24.4 m
 50-0 km/s:..... 9.5 m

+ Bagaj hacmi, aktarma
 - Otomatik seçeneği yok



Forester 2.0 Dizel CVT

Subaru Forester'ın 2015 yılı için en büyük yeniliği 2.0 litre dizel motoru, Lineartronic CVT şanzımanla kombine etmesi.





Boxer motor ve 4 tekerlekten çekişli modeller konusunda haklı bir üne sahip Subaru, dördüncü nesil Outback'i 2014 yılında tanıtmıştı. Outback'in 2015 model yılındaki en önemli yeniliği ise dizel motor ve CVT şanzıman kombinasyonuna yer vermesi.



Subaru Outback 2.0 D Lineartronic ülkemizde Premium (143.990 TL) ve Sport (154.990 TL) olmak üzere iki donanım seviyesi ile satılmakta. Test aracımız Sport donanım seviyesindeydi ve bu seviyede Premium'dan farklı olarak Harman/Kardon ses sistemi, alüminyum pedallar, karartılmış arka camlar, elektrikli açılır tavan, 18 inçlik jantlar, spor ön tampon ve spor radyatör ızgarası gibi ekipmanlar sunuluyor.

Subaru Forester'in tasarımını uzun uzadıya anlatmadan hemen iç mekâna geçmek istiyorum. Otomobilin iç mekânına 2015

model yılı kapsamında piyano boyası kaplamalar ve 7 inçlik yüksek çözünürlüklü dokunmatik ekran uygulanmış. Konsolun işçiliği iyi ve kullanımı da pratik... İç mekânda diz ve baş mesafesi olmayan otomobilde sadece sürücü tarafındaki camda sıkışma önleyicili, tek dokunuşla açılıp kapanma özelliği var. Donanım listesi gayet yeterli olan Forester'da makyaj aynasında ışık olmaması benim için bir problem teşkil etmese de, bu otomobilin kadın kullanıcılarını üzecektir. Bir de bu seviyedeki bir otomobilde kendiliğinden kararan dikiz aynası olması iyi olurdu.

“ CVT şanzımanı 7 ileri oranlı manuel gibi kullanmak mümkün. Orta konsoldaki güç aktarım ekranı güzel bir detay. ”

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Forester'da yer alan 1995 cc'lik, 4 silindirli, dizel boxer motor; 3600 d/d'de 148 HP güç ve 1600-2400 d/d aralığında 350 Nm tork üretiliyor. Bu güç, Lineartronic CVT şanzımanla dört tekerleğe aktarılıyor. Motorun 148 HP'lik gücü, günümüz 2.0 litre turbo dizelleri için pek yüksek sayılmaz. Bu silindir hacmine sahip turbo dizeller artık 180 HP gibi güçleri rahatlıkla çıkartabiliyorlar. Tıpkı Forester'ın rakibi olarak ele alabileceğimiz Ford Kuga 2.0 TDCi'nin 180 HP, yeni Hyundai Tucson 2.0 CRDI'nin da 185 HP güç sunması gibi. Ancak bu güç farklılıklarına rağmen en azından kağıt üzerinde Subaru Forester'ın 9.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanması rakiplerinden pek de geri sayılmaz. Forester 2.0 D'nin 0-100 km/s değeri; Kuga 2.0 TDCI'nin 10.0 saniyelik değerinden 0.1 saniye daha iyi, Tucson 2.0 CRDI'nin 9.5 saniyelik değerinden ise 0.4 saniye daha kötü.



Ben GPS teknolojili, profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde 225/55 R18 ebadında lastikler takılı otomobille (Premium'da 225/60 R17) 10.35 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri elde ettim. Otomobilin performansı çok canlı olmasa da gayet makul. CVT şanzıman, diğer CVT'lerden farklı olarak 7 ileri oranlı otomatik şanzıman tepkileri veriyor ki, bu benim hoşuma giden bir özellik oldu. Yani dip gaz yapıldığı zaman devir sayacı ibresi yukarılara tırmanıp sabitlenmek yerine, klasik otomatik şanzımanlar gibi devir bitiriyor ve tekrar alt devirlerden yükselişe geçiyor. 500 km'yi aşan test sürecinde elde edilen tüketim değeri ise 8.4 lt/100 km oldu.

Boxer motorun yatay yapısı sayesinde ağırlık merkezi aşağıya çekilen otomobilde önde ve arkada bağımsız süspansiyon kullanılmış. Virajları sportif olmasa bile güvenli bir şekilde dönen Forester'da güç aktarımı normal şartlarda ön tekerleklerle yüzde 60, arka tekerleklerle yüzde 40 oranında yapılıyor. Forester bir arazi aracından çok, her türlü yol koşulunda (çamur, toprak, kaygan zemin) ilerleyebilecek bir otomobil olarak tasarlanmış. X-Mode sistemi ile aracın zorlu koşullara uyum yeteneği arttırılmış. Vites konsolundaki X-Mode düğmesi ile aktif

getirilen sistem aracın elektronik diferansiyel kilidinin daha etkin kullanılmasını sağlıyor. Bu sayede tekerleklerden herhangi biri daha patinaja düşerken, bu tekerleğe gönderilen güç frenlenerek, lastiklerin dönüş hızları eşitlenmeye başlıyor. Bununla birlikte gaz pedalı tepkisi azalıyor ve CVT şanzıman kısa oranlarda kalarak daha yüksek çekiş sağlıyor. Eğim iniş kontrolü de yokuş inişlerde sürücüye yardımcı oluyor. Araç bozuk zeminlerde bile sağlam his veriyor ve iç mekanda tıkırtı duyulmuyor.



“ Yan destekleri yetersiz olan ön koltuklar günlük kullanımda rahat. Arkada diz ve baş mesafesi sorunu yok. ”

VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN EN AZ ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



SONUÇ

Subaru Forester 2.0 Dizel Lineartronic, her yaştan ve cinsiyetten insanın rahatça kullanabileceği, zor yol koşullarına uygun, kullanışlı bir aile otomobili.

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Subaru Forester 2.0 D CVT

Fabrika verileri

Motor:..... 1998 cc, 4 silindirli, boxer, 16V, turbo dizel
 Şanzıman:.....Sürekli değişken oranlı/Lineartronic
 Maksimum güç: 148 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork: 350 Nm @ 1600-2400 d/d
 Maksimum hız:188 km/s
 0-100 km/s:.....9.9 sn
 Bagaj hacmi:.....505-1573 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4595 / 1795 / 1735 mm
 Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):.....7.5 / 5.5 / 6.3 lt/100 km
 Fiyat:.....143.990 TL (Premium) / 154.990 TL (Sport)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....3.25 sn
 0-80 km/s:.....6.9 sn
 0-100 km/s:.....10.35 sn
 0-120 km/s:.....15.15 sn
 0-400 m: 17.3 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (vites D'de):.....7.0 sn
 80-120 km/s (vites D'de):.....9.0 sn

Frenleme

100-0 km/s:.....39.3 m
 80-0 km/s:.....24.8 m
 50-0 km/s:.....9.7 m

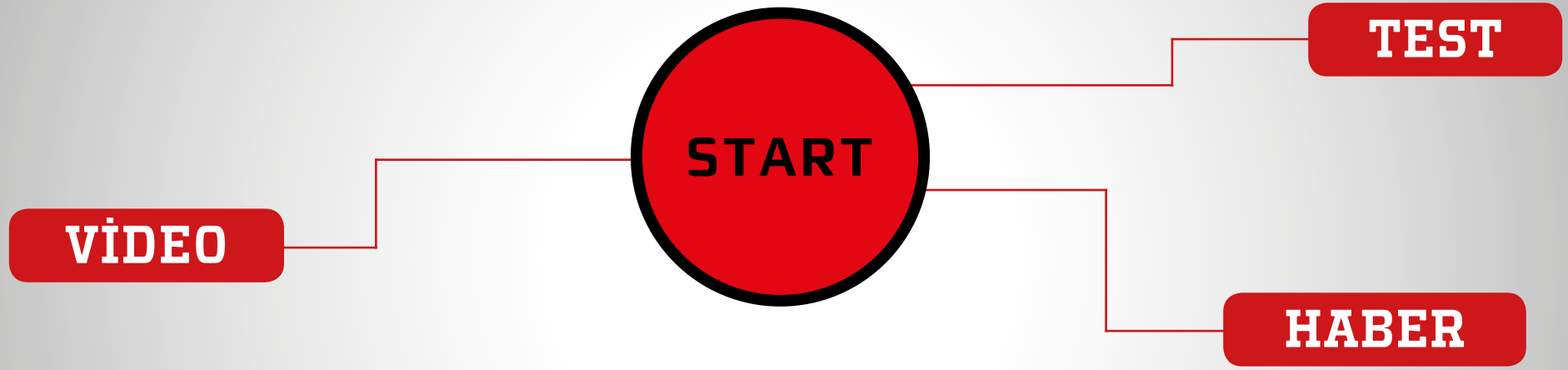
+ Görüş açıları, aktarma, rahat kullanım
 - Bazı donanım eksikleri

163 g/km

D



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Renault Kadjar & Nissan Qashqai

Bu yazıya bir başlık atsak hiç kuşkusuz "Kuzen kavgası" olurdu, çünkü "Renault Nissan Alliance" çatısı altındaki iki markanın kompakt crossover modellerini bir araya getirdik.





Sınıfının satış lideri Nissan Qashqai'ye yeni bir dost-rakip geldi: Renault Kadjar. Qashqai'nin ikinci jenerasyonu bile yollara çıktıktan sonra geliştirilen Kadjar, geç de olsa hayli popüler olan kompakt crossover segmentinden büyükçe bir pay almayı hedefliyor. Bakalım iki kuzenin birbirlerine üstünlük kurdukları noktalar neler?

TASARIM VE BOYUTLAR

Öncelikle hemen belirtelim: İki araç da aynı platformda geliştirilmiş ve dingil mesafeleri aynı: 2646 mm. Bir başka deyişle; altyapı aynı, üstyapı yani tasarımlar farklı ve bu konu da son derece kişisel olduğu için karşılaştırma yaparken herhangi bir modelin öne çıkabileceği bir kriter bulunmuyor. Kısaca, iki modelin tasarımlarının da modern ve sportif olduğunu söyleyip bu bahsi kapatabiliriz.

“

Kadjar'ın kokpit tasarımı Qashqai'den daha modern. Ama işçilik çok iyi değil.

”



Boyutlar konusu ise avantaj-dezavantaj sunabilecek bir kriter. Kadjar 4449 mm uzunluğa, 1836 mm genişliğe ve 1607 mm yüksekliğe (tavan barlarıyla 1613 mm) sahip. Qashqai'de ise bu değerler sırasıyla 4377 mm, 1806 mm ve 1590 mm (tavan barlarıyla 1595 mm). Yani Kadjar Qashqai'den daha uzun, daha geniş ve daha yüksek. Arazi kullanımı için önem taşıyan rakamlara gelince: Kadjar'ın yaklaşma açısı 18, uzaklaşma açısı 28 derece, yerden yüksekliği ise 200 mm. Qashqai'de ise bu değerler sırasıyla 18 derece, 25 derece ve 180 mm. Bir diğer önemli boyut ise bagaj hacmi. Kadjar'ın tamir kitiyle 472 litrelik hacim sunan bagajı, arka koltuklar öne katlandığında 1478 litreye kadar çıkıyor. Qashqai'de ise bu rakamlar 430-1569 litre. Kadjar'da arka koltukların bagaj içindeki kolla kolayca öne katlanabilmesi bir avantaj. Tüm bu boyut ve özellikler göz önüne alındığında bu kriteri Kadjar'ın önde bitirdiği aşikar.

İÇ MEKAN

Şimdi gelin kokpitlere göz atalım: Öncelikle söylemek gerekir ki, bazı kumanda birimlerinin ortaklığı gözden kaçmıyor (örneğin elektrikli cam açma-kapama butonları, kol dayama, bardaklıklar, vites topuzu vb.). Tasarım





“*R-Link 2 işlevsel. 1.5 litrelik motor 110 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor.*”



bakımından ise Kadjar'ın kokpitinin daha modern olduğunu düşünüyorum. Bunda en önemli paylar, dijital gösterge paneline ve ikinci jenerasyon R-Link sisteminin renkli-dokunmatik ekranına ait. Qashqai'de bu bölgeler daha eski bir tasarıma sahip. Kadjar'ın direksiyon simidi tasarımı ve ön koltukları da daha iyi. Arka koltuktaki diz mesafeleri benzerken, baş ve omuz mesafelerinde Kadjar'ın önde olduğu görülüyor. Ancak Kadjar'ın rakibine üstünlük kurduğu tüm bu olumlu özelliklerine karşın sürüş sırasında iç mekanda ortaya çıkan tıkırtılar (umarız test aracına özeldir), işçilik konusunda insanı düşünceye sevk ediyor.

MOTOR, ŞANZIMAN VE AKTARMA

Karşılaştırmamızda yer alan modelleri “turbo dizel otomatik” olarak seçtik ve burada Qashqai bir üstünlük sağladı. Çünkü Türkiye’de bu karşılaştırma için Kadjar'ın 1.5 dCi EDC 4x2 modeli, Qashqai'nin ise 1.6 dCi X-Tronic modeli bulunuyor. Kadjar'ın motoru 110 HP güç ve 250 Nm tork üretirken, Qashqai'de bu değerler 130 HP ve 320 Nm. Kısacası Qashqai, performans konusunda rakibini geride bırakıyor. Hem Kadjar hem de Qashqai'nin bu versiyonları 4x2 aktarma sistemine sahip.



“*Ekran grafikleri eski. 1.6 litrelik motor 130 HP güç ve 320 Nm tork üretiyor.*”





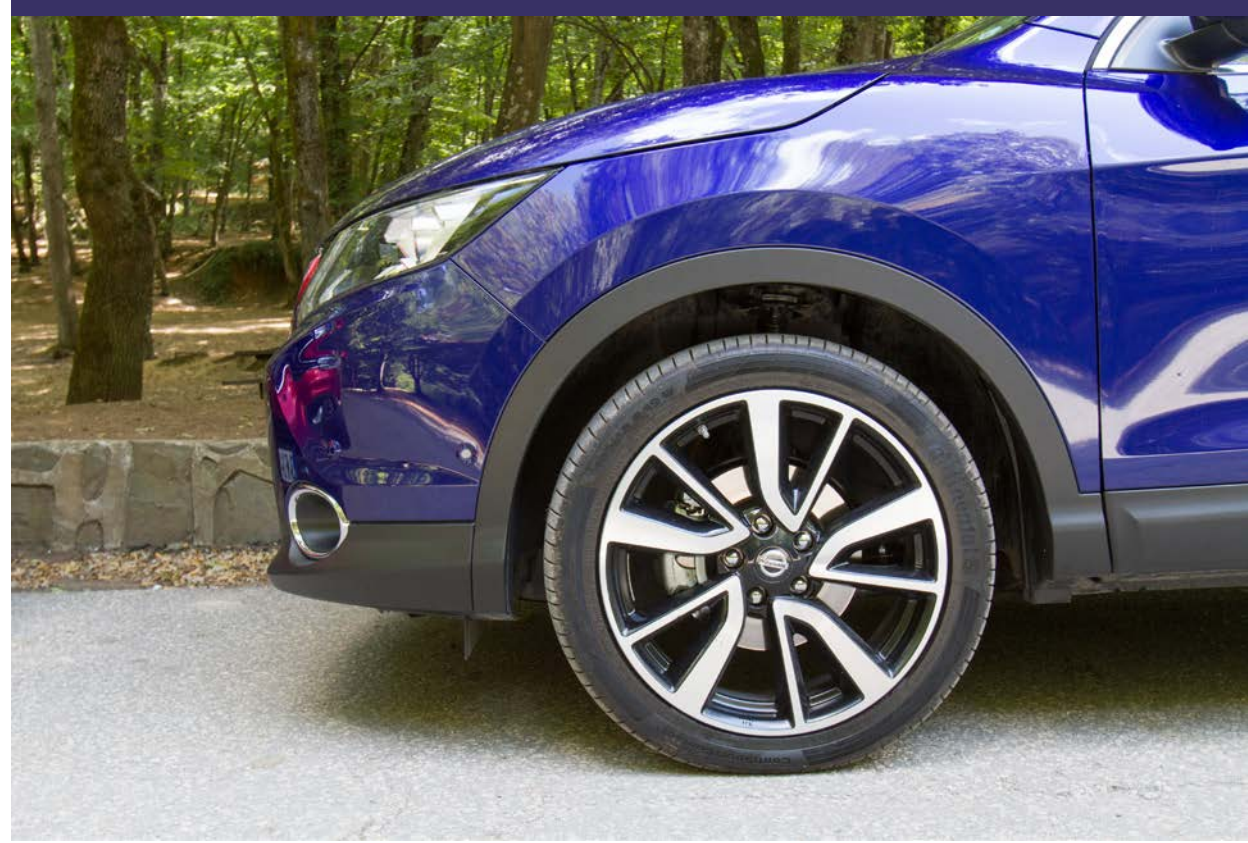
Bu kriterde Qashqai'nin geride kaldığı tek nokta ise şanzıman. Kadjar'ın 6 ileri oranlı çift kavramalı otomatik şanzımanı (EDC), elbette Qashqai'nin X-Tronic adlı CVT (kademersiz otomatik) şanzımanını solluyor. EDC'nin geçişleri hızlı ve net. X-Tronic ise CVT şanzıman olduğu için hem ses hem de performans bakımından keyif vermiyor.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Bu konu başlığında çok fazla kriter var. Performans konusunda elbette motor avantajından dolayı Qashqai önde: 183 km/s'lik

maksimum hız ve 11.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri Kadjar'ın 181 km/s ve 11.7 saniyelik değerlerini geride bırakıyor. Sürüş dinamikmi açısından da Qashqai daha başarılı. Ama konu yakıt tüketimine geldiğinde, bunun tersi bir şekilde Kadjar rakibinin önüne geçiyor: Kadjar'ın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 3.9 lt/100 km ve karbondioksit salımı 103 g/km iken, Qashqai'de bu değerler 4.6 lt/100 km ve 119 g/km. 1421 kg'lık Kadjar'ın 1461 kg boş ağırlığa sahip Qashqai'den 40 kg daha hafif olduğunu da belirteyim. Süspansiyon konforu konusunda Kadjar rakibinin önüne

“ Aynı platformda geliştirilen kuzen modellerin ikisi de sportif dış tasarıma sahip. Dingil mesafeleri aynı ancak Kadjar 72 mm daha uzun bir araç. ”



geçiyor. Buna karşın Qashqai'nin yol tutuşu rakibinin bir adım önünde. Araçların fren mesafelerini test cihazı bağlayıp ölçmemiş olsak da, birbirinden çok farklı sonuçlar vermediğini söyleyebiliriz. Direksiyon simidi, tasarım olarak Kadjar'da daha güzel olsa da, Qashqai'ninki daha net tepkiler vermesiyle öne geçiyor. Görüş açıları ve kabin ergonomisi ise iki modelde de benzer durumda.

FİYAT

Kadjar 1.5 dCi EDC 4x2 Türkiye'de Touch ve Icon donanımlarıyla satılıyor ve fiyatları sırasıyla 85.500 TL ve 93.550 TL. Qashqai 1.6 dCi X-TRONIC modelinde ise altı farklı donanım var: Visia 98.190 TL, Tekna 105.690 TL, Sky Pack 111.190 TL, Black Edition 116.290 TL, Black Edition Premium Pack 120.290 TL ve Platinum Premium Pack 128.090 TL. Elbette



“ Kadjar’ın koltukları daha iyi. Arkada diz mesafeleri benzer, ama omuz ve baş mesafelerinde Kadjar önde. Kadjar’ın bagajı da 42 lt daha büyük. ”



çok farklı donanım paketleri söz konusu ama en pahalı Kadjar’ın bile Qashqai’nin baz fiyatından ucuz olması ilginç. Öte yandan, Renault’nun Türkiye’de satış sonrası hizmet anlamında bayi ve servis yapılanması daha yaygın. Bu da fiyatın yanı sıra göz önünde bulundurulması gereken bir avantaj.

SONUÇ

Otomobil alma kararı alırken, hepimizin farklı farklı beklenti ve beğenileri var. Kimimiz



tasarıma, kimimiz performansa, kimimiz yakıt tüketimine vb. bakıyoruz. Bu nedenle size bu karşılaştırmanın sonuç paragrafında “Şu daha iyi” diye bir cümle kuramıyorum. Ama yukarıdaki paragraflardaki galipleri tek tek sıralarsak, karşılaştırmayı Kadjar önde bitiriyor. Çünkü Kadjar; “Boyutlar”, “İç mekan” ve “Fiyat” kriterlerini önde kapattı. Qashqai ise “Motor, şanzıman ve aktarma” kriteri ile “Sürüş

özellikleri” kriterinde ipi önde göğüsledi. Burada da bir kez daha görülüyor ki; daha düşük bir fiyata daha büyük bagajlı ve daha geniş iç hacimli bir model almak isteyenler Kadjar’a, daha yüksek performans ve sürüş zevki isteyenler ise Qashqai’ye yönelmeliler. Çekimler sırasında ve yazıya başlamadan önce kendi kendime “Qashqai kazanır” dememin nedeni de bu olsa gerek.



Renault Kadjar 1.5
dCi EDC 4x2Nissan Qashqai 1.6
dCi X-Tronic

Fabrika verileri

Motor:.....	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel.....	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:.....	6 ileri çift kavramalı otomatik (EDC).....	X-Tronic (kademeli otomatik - CVT)
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d.....	130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1750 d/d.....	320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	181 km/s.....	183 km/s
0-100 km/s:.....	11.7 sn.....	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4449 / 1836 / 1607 mm.....	4377 / 1806 / 1590 mm
Bagaj hacmi:.....	472-1478 lt.....	430-1569 lt
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):.....	4.0 / 3.9 / 3.9 lt 100 km.....	5.3 / 4.2 / 4.6 lt 100 km
Baz fiyat / Test aracı:.....	85.500 TL.....	94.790 TL

+	.....Şanzıman, tüketim, fiyat.....	Performans, işçilik
-	..... Performans, işçilik	Şanzıman, tüketim, fiyat

103 g/km B

119 g/km B



Jaguar XE

Bu utanç benim mi, yoksa eski distribütörün mü bilemiyorum ama hayatımdaki ilk Jaguar'ı 15'inci meslek yılımda kullandım.





Bu yılın Haziran ayında, otomobil gazeteciliğimin 15'inci yılını kutladım ve maalesef bugüne kadar Jaguar kullanma fırsatım olmadı. Bunun nedeni ise, markanın eski Türkiye distribütörünün basınla ilişki kurmaması, lansman daveti yapmaması ve test aracı çıkarmamasıdır. Ama marka artık emin ellerde: Borusan Otomotiv çatısı altına giren Jaguar, bundan böyle sıklıkla sayfalarımızı süsleyecek. İlk konuğumuz ise markanın giriş modeli olan XE.

KISACA JAGUAR

Günümüzde Hint Tata Grubu çatısı altında faaliyet gösteren İngiliz premium otomobil üreticisi Jaguar'ın XE, XF, XJ ve F-Type modelleri bulunuyor. Bu modellere F-Pace adıyla tanıtılan konsept araç seri üretime geçtiğinde bir de SUV eklenecek. Otomobillerine hepsi sınırsız kilometre olmak üzere 2 yıl mekanik, 3 yıl boya ve 6 yıl pas garantisi veren Jaguar, 80 yıldan fazla bir süredir otomobil üreten köklü bir marka.

TASARIM

Gelelim XE modeline... BMW 3 Serisi, Audi A4 ve Mercedes-Benz C Serisi'ne rakip olan bu model, sayfalarımıza 2.0 litre turbo dizel motorlu ve R-Sport donanımlı versiyonuyla konuk oldu. Adındaki "Sport" kelimesinden de anlaşılacağı üzere sportif bir sedan olan XE, yolda hayli ilgi gören bir otomobil. 4672 mm'lik uzunluğa ama sadece 1416 mm'lik yüksekliğe sahip olan araç, alçak tavanı sayesinde aerodinamik bir görünüm sunuyor. Otomobilin dingil mesafesi ise 2835 mm. 1565 kg boş ağırlığa sahip XE'nin bagaj hacmi ise 455 litre.



“ R-Sport logosu direksiyon simidine yerleştirilmiş. Gösterge birimleri sportif. Vites kumandası Land Rover'dan tanıdık. ”

İÇ MEKAN

Otomobilin sürücü koltuğuna binerken kafanızı biraz eğmeniz gerekiyor, aksi halde alçak tavana çarpabilirsiniz. Koltuğa oturduğunuzda ise, bunun bir sürücü otomobili olduğunu anlıyorsunuz. Koltuklar ve kokpit adeta sizi çevreliyor. Bu ilk başta XE'nin klostrofobik bir araç gibi algılanmasına bile yol açabilir. Ama elbette bunun karşılığında, iki paragraf sonra bahsedeceğimiz başarılı sürüş özellikleri elde ediliyor. Malzeme kalitesi ise daha iyi olabilirdi. Göstergeler rahat okunuyor, bardaklık sayısı yeterli, eşya gözü konusunda da çok sorun yok. Ancak torpidoyu açınca burada yangın söndürme tüpü olduğunu görüp kapatıyorsunuz, kısacası torpido gözü yok. Sürücü kapı içinin iki katlı tasarımı, kullanım sırasında elinizin sürekli yanlış kumandalara gitmesine yol açıyor. Ön konsoldaki InControl sisteminin kullanımı ise işlevsel. Vites kolunun yerine Land Rover modellerindeki gibi dairesel bir butonun ve mekanik el freni yerine de elektronik park freni butonu kullanılmış olması bu alanda yer kazandırmış. Koltuklar sportif. Görüş açıları ise, basık tavan nedeniyle biraz kısıtlı.

“ Sportif hatlara sahip otomobilin uzunluğu 4672 mm, dingil mesafesi ise 2835 litre. ”



MOTOR

XE modelinde 2.0 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motor bulunuyor. 4000 d/d'de 180 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 1750-2500 d/d aralığında 430 Nm. 0'dan 100 km/s'ye fabrika verilerine göre 7.8 saniyede ulaşan otomobilin maksimum hızı ise 228 km/s. ZF marka 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen bu arkadan itişli otomobilin ortalama yakıt tüketimi 4.2 lt/100 km olarak veriliyor. Karbondioksit salımı ise 111 g/km.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Anahtar cebimde duruyor, motoru klimanın sol alt tarafındaki "Start" butonuna basarak çalıştırıyorum. Bu sırada şanzımanın dairesel kumandası yukarıya doğru çıkıyor. "D" konumuna getirip gaza bastığımda ilk Jaguar deneyimim de başlamış oluyor. Viteste daha sportif bir sürüş için "S" konumu da var. Ayrıca Jaguar Drive Control sisteminin orta konsoldaki kumandasını kullanarak "Eco", "Normal", "Winter" ve "Dynamic" modlarından birini seçebilirsiniz. Viteslerin manuel olarak, direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla da değiştirilebildiğini belirtiyim. Test kullanımım boyunca tüm sürüş modlarını denedim. Elbette en keyiflisi, şanzımanın "S"

konumu ve "Dynamic" modun birlikteliği oldu. Ama en yüksek yakıt tüketimi de bu ikilide. Eğer "D" konumu ile "Normal"i seçerseniz de gayet konforlu ve gerektiğinde tam gaz vererek performanslı bir sürüş yakalayabilirsiniz. Fren pedalına alışmak gereken otomobilde, duruş mesafesi ise başarılı. Yol tutuş konusunda tatminkar bir otomobil olan XE'nin direksiyon tepkileri ise daha iyi olabilirdi. Test kullanımındaki yakıt tüketimi ortalamam ise 7.2 lt/100 km olarak gerçekleşti.

“ 2.0 litrelik turbo dizel motoru bulunan Jaguar XE, kullanıcısına 180 HP güç ve 430 Nm tork sunuyor. Bagaj hacmi ise 455 litre. ”



SONUÇ

Jaguar XE Türkiye’de Pure, Prestige, Portfolio ve R-Sport olmak üzere dört farklı donanım ile satılıyor. Pure modelinde 242.364 TL olan fiyat R-Sport’ta 269.324 TL’ye kadar çıkıyor. Bu sayfalarımızdaki test aracımızın fiyatı ise 278.452 TL. Yeni distribütörle Türkiye’deki satışlarını arttırmaya kesin gözüyle baktığım Jaguar, artık üç Alman premium markaya “Yarıшта ben de varım” diyor. Satış performansını ise bekleyip göreceğiz.

Jaguar XE 20d Sedan R-Sport

Fabrika verileri

Motor:.....1999 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:..... 8 ileri otomatik
 Maksimum güç:180 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 430 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız:228 km/s
 0-100 km/s:..... 7.8 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4672 / 1850 / 1416 mm
 Bagaj hacmi:..... 455 lt
 Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):.....5.1 / 3.7 / 4.2 lt 100 km
 Baz fiyat / Test aracı:.....242.364 TL / 278.452 TL

- ➕Sportif tasarım, sürüş özellikleri
- ➖ Kapı içi ergonomisi, dar iç mekan



Hyundai i20 Coupe

Ülkemizde çok beğenilen ikinci nesil Hyundai i20'nin coupe versiyonu da görünümüyle kalpleri fethetmeyi başarıyor.





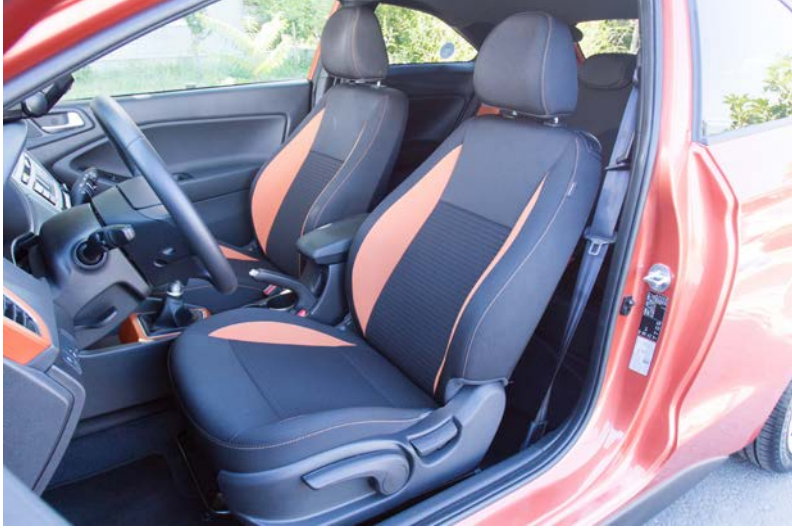
ilk kez geçtiğimiz Mayıs ayında turuncu lansman rengiyle karşımıza çıktığından beri merakımı cezbeden Hyundai i20 Coupe'yi sonunda kullanma imkanına vardım. İçinde yaşadığımız ülkenin toplumu bilindiği gibi çoğunlukla şark kafalıdır. Bu kafa yapısı otomobil beğenilerinde de kendini hemen göstermeye başlar. 2000'li yılların başlarına kadar sokak tabiriyle “tek kapılı” otomotiv terminolojisinde ise “coupe” olan tanımlanan tarz otomobillere halkımız oldukça soğuk duruyordu.

Görüntü itibariyle daha çok genç kullanıcıların tercih ettiği coupe otomobiller yıllar yılı sokak jargonunda “Kız tavlama peşinde koşan gazcılar ya da serseri otomobili” tabiriyle dillerde pelesenk olmuştu.

2000’li yılların başlamasıyla birlikte coupe otomobillere karşı olan önyargılar da zamanla yıkılmaya başladı. Firmaların ürün gamında giderek çoğalan bu tip modeller eskiden ağırlığı oluşturan yüksek fiyatlı ve güçlü motorlu GTI’lara nazaran daha güçsüz ve kullanımı kolay alternatiflerle birlikte ülkemiz pazarında ilgi görmeye başladı. 2000’li yılların ilk yarısında ralli parkurlarında da WRC versiyonuyla gördüğümüz Accent Admire Coupe’den beri fiyat olarak kolay ulaşılabilir coupe otomobil hadisesine uzak kalan Hyundai de bu furyadan daha fazla uzak kalamayarak çok beğenilen yeni i20 ürün gamına coupe modelini de kattı.

Hyundai i20 Coupe’ye dışarıdan bakıldığında ilk izlenim beş kapılı kardeşine nazaran daha basık bir tavan yapısına sahip olduğu. Bu yapısı araca daha sportif bir görünüm kazandırırken, sis farları radyatör ızgarası ve farlar da elden geçirilerek bu görüntü daha da pekiştirilmiş.





17 inç'lik jantlar ve siyah renk alt spoyleriyle yeni i20 Coupe'yi yaratan tasarımcıların iyi bir iş çıkardığı açık. Otomobilin içine binildiğinde bizi bildiğimiz i20'nin kokpiti karşılıyor. Dışındaki kadar içinde de çok büyük farklılıklar bekliyorsanız baştan söyleyelim garp cephesinde değişen fazla bir şey yok. Göze çarpan farklılıklar radyo-cd çaların, havalandırma ızgaralarının ve vites topuzunun üzerindeki turuncu renkler. Bu da iç görünümüne daha bir albeni kazandırmış. Arkaya iniş ve binişler geniş kapı ve ön koltuk ile B sütunu arasındaki mesafe sayesinde orta boylu yolcular için problemsiz. Ancak arkaya doğru daralan tavan yapısı yüzünden arka koltukta seyahat

edecek uzun boyluların pek keyifli yolculuk yapabileceklerini söyleyemeyiz.

i20 Coupe şu an sadece 1.4 litrelik, 100 HP'lik gücünü 6000 d/d'de veren atmosferik benzinli motorla satılıyor. Alt ve orta devirlerde sabır gerektiren bir performansa sahip olan i20 Coupe, 5 ileri manuel şanzımanı ile birlikte üst devirlerde beklenen kıvama geliyor ama bu da tabii ki daha yüksek yakıt tüketimi olarak size dönüyor. i20'nin süspansiyon sistemi ise başarılı. 17 inç'lik jantlara rağmen otomobil yoldan gelen darbelere oldukça başarılı bir şekilde göğüs geriyor.

“

Türkiye'de üretilen i20 Coupe, B segmentinde sportif bir otomobil isteyenler için iyi bir seçenek. Otomobilin bagaj hacmi 311 litre.

”

Sonuç olarak Hyundai i20 Coupe, eğer bir GTI performansı peşinde değil, sadece güzel görünümlü bir coupe otomobil arıyorsanız alternatifleriniz arasında kesinlikle yer almalı.

Hyundai i20 Coupe 1.4 MPI Manuel

Fabrika verileri

Motor:..... 1368 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman:..... 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 100 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork: 134,4 Nm @ 3500 d/d
 Maksimum hız: 184 km/s
 0-100 km/s:..... 11.6 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4045 / 1730/ 1449 mm
 Bagaj hacmi:..... 311 lt
 Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.): 7.2 / 4.6 / 5.5 lt/100 km
 Fiyat: 52.690 TL

+ Tasarım, süspansiyon
 - Şanzıman, düşük tork değeri

127 g/km

C



Hyundai Accent Blue

Hem motoru güçlenen hem de 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımana kavuşan Hyundai Accent Blue modelini İstanbul ve çevresinde kullandık.





Kullanıcılarına sınıfının en güçlü 1.6 turbo dizel motorunu sunan Accent Blue 1.6 CRDi, yeni 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımanla konforun yanı sıra düşük yakıt tüketimi vaat ediyor.

TASARIM

Türkiye’de en çok otomobil satılan sınıflardan biri olan B segmentinde (küçük sınıf) yer alan sedan gövdeli Accent Blue, otomobil severler tarafından büyük talep gören düşük silindir hacimli, turbo dizel ve otomatik şanzıman üçlüsüne sahip yeni versiyonuyla tüm dikkatleri üzerine çekti. Makyaj operasyonu ile birlikte tasarım anlamında da tazelenen otomobil; led (opsiyonel) entegre projeksiyon tip farları, sinyalli dış dikiz aynaları ve yenilenen sis farlarıyla dikkat çekiyor. Otomobilin boyutlarında ise bir değişiklik yok. 4370 mm’lik uzunluk, şehir içinde pratik bir kullanım sağlarken 2570 mm’lik dingil mesafesi, iç mekanda sınıf standartlarında oturma alanları sunmayı sağlıyor. 465 litrelik bagaj hacmi de iyi.

İÇ MEKAN

Yenilenen iç mekanda ilk dikkat çeken özellik, yeni renkli ve dokunmatik ekran. Bu ekran navigasyonlu müzik sistemine ev sahipliği yapıyor ve kullanımı pratik. Usb girişi sayesinde, mobil akıllı cihazlarınızı sisteme bağlayıp kullanabiliyorsunuz. Yol bilgisayarı ve Eco sürüş göstergesi yararlı donanımlar olarak kayda geçiyor. Süpervizyon olarak adlandırılan beyaz-mavi arka aydınlatmalı gösterge paneli rahat



“Accent Blue ürün gamına eklenen 7 ileri oranlı çift kavramalı otomatik şanzıman övgüyü hak ediyor. Araca sportif detaylar eklenmiş.”



okunuyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda yeterli olan otomobil, malzeme ve işçilik konusunda sınıfının standartlarına sahip.

MOTOR

Gücü 128 HP'den 136 HP'ye çıkartılan 1.6 litrelik turbo dizel motor, yeni 7 ileri oranlı çift kavramalı otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Gücünü ön tekerleklere aktaran motorun maksimum torku ise 300 Nm. 0'dan

100 km/s'ye 10.0 saniyede çıkan otomobilin maksimum hızı ise 190 km/s. Fabrika verilerine göre 4.6 lt/100 km olan ortalama tüketim ve 122 g/km olan karbondioksit salımı, bu aracın önemli avantajlarından biri. 1255 kg boş ağırlığı bulunan otomobilin tüketimi, test sürüşümüz boyunca 6.0 lt/100 km'nin altında kaldı ve bu da başarılı bir değer sayılır. Bu değerde yüzde 20 tasarruf sağladığı belirtilen DCT şanzımanının etkisi var.





SONUÇ

Accent Blue 1.6 CRDi DCT modeli, Türkiye’de Biz, Mode, Mode Plus ve Prime adlı dört farklı donanıyla satılıyor. Fiyatlar ise sırasıyla 65.500 TL, 66.750 TL, 68.900 TL ve 72.000 TL.

Bu araç, B segmentindeki sedan otomobiller arasında en güçlü turbo dizel motora ve modern 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımana sahip olması nedeniyle son derece cazip bir model.

Hyundai Accent Blue 1.6 CRDi DCT Prime

Fabrika verileri

Motor:	.....1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	..... 7 ileri çift kavramalı otomatik (DCT)
Maksimum güç:	.....136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	..... 300 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	.....190 km/s
0-100 km/s:	..... 10.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	.....4370 / 1700 / 1457 mm
Bagaj hacmi:	..... 465 lt
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	.....5.7 / 4.0 / 4.6 lt 100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	.....65.500 TL / 72.000 TL

+	..... Motor, şanzıman, tüketim, emisyon
-	.....Fiyat

122 g/km **B**

Volkswagen Caddy

Yenilenerek iddiasını arttıran Volkswagen Caddy, İstanbul ve çevresinde gerçekleştirdiğimiz sürüşte konuğumuz oldu.





K

üçük esnaf ve şirket çalışanlarının favori araçlarından biri olan Volkswagen Caddy yenilendi. Hafta içi iş, hafta sonu ise özel hayatta kullanılan yeni Caddy'yi Marsilya'daki uluslararası lansmanının ardından İstanbul'da test ettik.

TASARIM

Gün geçtikçe daha modern ve binek otomobillere daha yakın özelliklere bürünen Caddy, yeni versiyonunun dış tasarımında eskisinden daha alçağa konumlandırılmış dış dikiz aynalarına, önde daha geniş üst ve alt ızgaraya, yenilenen tavan raylarına, yeni arka rüzgarlığa ve belirginleştirilen stop lambalarına sahip. Otomobilin dış boyutları ve bagaj hacmi ise değişmemiş. 4506 mm'lik uzunluk ve 1793 mm'lik genişlik şehir içinde ve dar park yerlerinde pratik kullanım sağlarken, 750 litrelik devasa bagaj hacmi, yük ve eşya taşıma konusunda avantaj sağlıyor. Bu hacim, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 3030 litreye kadar çıkıyor. Ayrıca köşeli tasarım, bagajın işlevselliğini arttırıyor.

İÇ MEKAN

Caddy 4 olarak da adlandırılan yeni Caddy'nin iç mekanında bazı değişiklikler göze çarpıyor. Bunlardan belki de en önemlisi, 5 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran. Ses sistemi, telefon, araç ayarları gibi birimlere ulaşım sağlayan ekranın kullanımı kolay. Diğer yenilikler arasında ise klima, havalandırma kanalları ve konsoldaki yatay şerit bulunuyor. Caddy, direksiyon simidinden koltuklarına, malzeme



“ Kokpitte, markanın binek modellerinden tanıdığımız birçok gösterge ve kumanda birimine yer verilmiş.

”

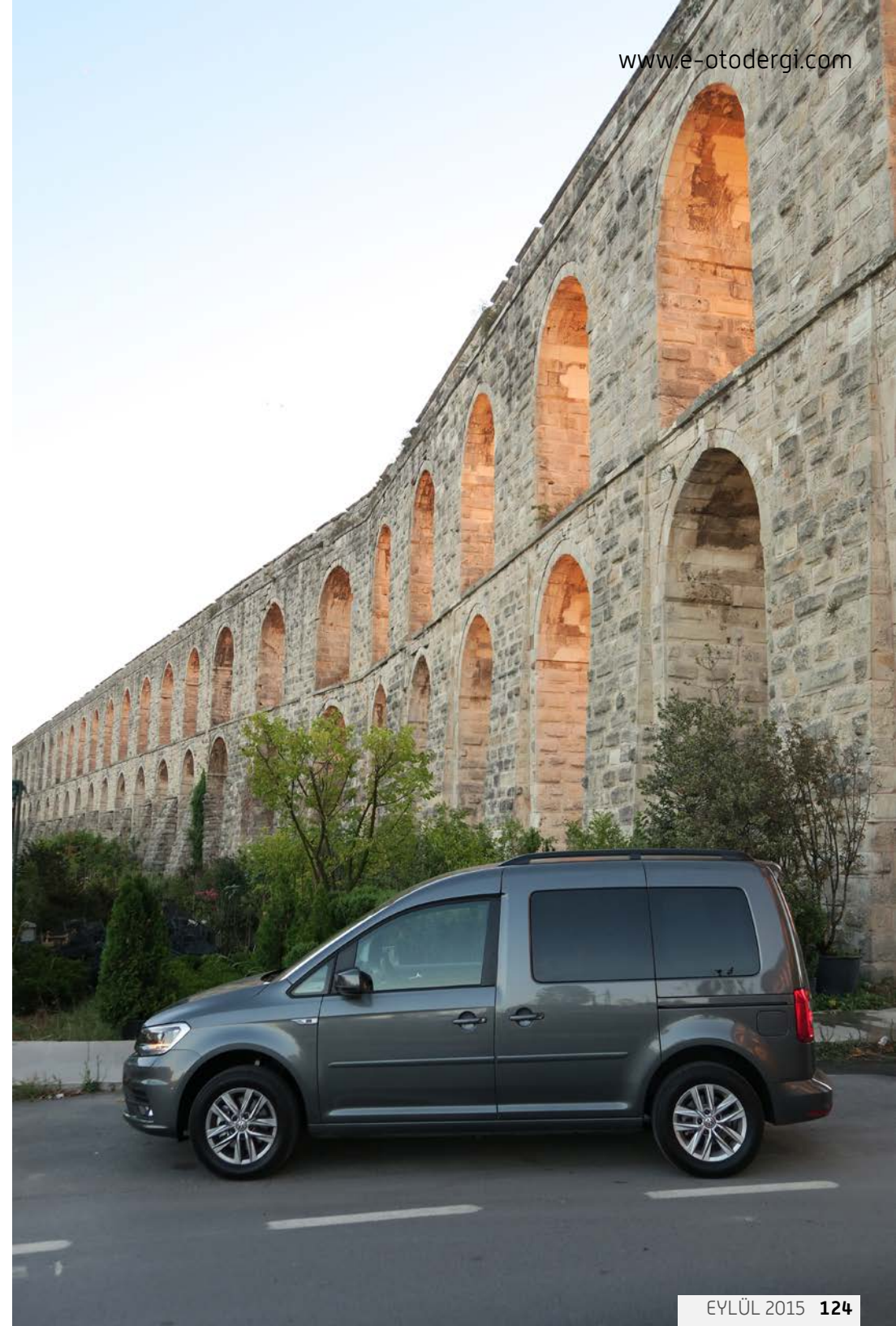
kalitesinden donanımına kadar artık adeta bir binek otomobil gibi. Ruhsatta ticari araç gözükmesi ve bu nedenle kullanım sırasında bazı belgelere sahip olmak gerekmesi ise önemli bir dezavantaj. İstanbul'da Boğaziçi Köprüsü'nü kullanamamak da insana anlamsız geliyor. Koltuklar rahat ve her bölgede yeterli alanları sunuyor. Sürgülü arka kapılar pratiklik sunuyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda da sorun yok.

MOTOR

Caddy'de Volkswagen Grubu modellerinden yakından tanıdığımız 1.6 litre 102 HP'lik turbo dizel motor ve 7 ileri DSG şanzıman bulunuyor. 250 Nm tork üreten motor, araca 168 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanma süresi ise 13.0 saniye. Fabrika verilerine göre ortalama 5.8 lt/100 km tüketen Caddy'nin karbondioksit salımı ise 152 g/km.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Arkada 750 litrelik bir bagaj ve iki sürgülü kapı taşıdığınızı bilmeseniz, Caddy'yi bir binek otomobil sanabilirsiniz. Çünkü sürüş özellikleri binek araçlardan farklı değil. Zaten motor-şanzıman diğer tüm modellerde yer alan bir kombinasyon. Direksiyon simidini de binek



otomobillerden tanıyoruz. Konsol tasarımı da çok farklı olmayınca, ortaya hafif ticari araç postunda bir binek otomobil çıkmış. Büyük ön cam sayesinde daha geniş görüş açısı da cabası. Ama elbette büyük yan alanlı ve yüksek gövdeli Caddy'den bir Golf yol tutuşu beklememek gerek. Fren hissiyatı ve mesafesi ise yeterli. Tabii araç yüklüken fren mesafesinin uzayacağını belirtmek gerek.

SONUÇ

Yenilenen Caddy, her zamanki gibi sınıfının önde gelen modellerinden biri. Bu aracı; az tüketen motoru, başarılı şanzımanı, işlevsel iç mekanı ve devasa bagajıyla hem iş hem de özel hayatınızda kullanmak üzere satın alma planlarınıza dahil edebilirsiniz.



“ Koltuk süngerleri biraz sert olsa da rahat. Arkada diz, baş ve omuz mesafeleri başarılı. Kokpit kullanışlı. Büyük açılan bagaj kapağı, ardında 750-3030 litrelik devasa bir hacmi saklıyor.

”



Volkswagen Caddy 1.6 TDI DSG

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....7 ileri çift kavramalı otomatik (DSG)
 Maksimum güç:102 HP @ 4400 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız:168 km/s
 0-100 km/s:..... 13.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4506 / 1793 / 1858 mm
 Bagaj hacmi:.....750-2852-3030 lt
 Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):.....6.6 / 5.3 / 5.8 lt 100 km
 Fiyat (Trendline / Comfortline):.....69.720 TL / 77.410 TL

+ İşlevsel iç mekan, şanzıman, tüketim, bagaj
 - Hafif ticari araç handikapları, performans

152 g/km

D



Toyota Avensis

Yeni Avensis, Toyota'nın BMW'den aldığı 1.6 litrelik turbo dizel motora ve manuel şanzımana sahip versiyonuyla sayfalarımıza konuk oldu.





Japon üretici Toyota'yı orta sınıfta (D segmenti) temsil eden Avensis, yeni modelinde modern bir tasarıma ve yeni bir iç mekana sahip. Ama en önemlisi bu modelde ilk kez kullanılan BMW motoru.



TASARIM

Avensis'in tasarımı ön ve arkada önemli yeniliklere sahip. Otomobilin yandan görünümü ise fazla değiştirilmemiş. Eskisinden 40 mm daha uzun olan aracın dingil mesafesi ise aynı kalmış: 2700 mm. Önden bakıldığında "X" harfi gözüken Avensis'te yer verilen led gündüz farları ve led teknoloji stop lambaları modern bir görünüm sağlıyor. Bagaj kapağının tasarımı da yeni, ancak hacim aynı: 509 litre.

İÇ MEKAN

Otomobilin kokpitinde eskisinden daha kaliteli malzeme kullanılmış. Koltuklar rahat. Gösterge

birimleri rahat okunuyor. 8 inç'lik dokunmatik ekrandan birçok birim kumanda edilebiliyor, ama sistemin grafikleri daha iyi olabilirdi. Avensis eşya gözü ve bardaklık konusunda çok cömert değil. Ayrıca bazı ergonomik sorunlara da sahip. Örneğin bardaklığa bir su şişesi koyduğunuzda vites değiştirmeniz sıkıntıya giriyor. Öte yandan, arka koltuğun ortasında biri oturuyorsa ön kol dayamayı açamıyorsunuz, çünkü kol dayamayı açmak için üst kapağı önce geriye doğru sürülüyor ve buradaki kişinin dizi engel oluyor. Diz, baş ve omuz mesafeleri ise yeterli.

“ Gösterge birimleri rahat okunuyor. Bardaklığa su şişesi koyduğunuzda vites değiştirmekte güçlük yaşıyorsunuz. 1.6 lt turbo dizel motor 112 HP gücünde. ”

MOTOR

Avensis'in en önemli yeniliği BMW'den alınan yeni motor. 1.6 litrelik turbo dizel motor, 4000 d/d'de 112 HP güç ve 1750 d/d'de 270 Nm tork üretiyor. Avensis'te sadece manuel şanzıman seçeneğinin sunulduğu motor, 1535 kg boş ağırlığa sahip otomobile 11.4 saniyelik 0-100

km/s hızlanma performansı ve 185 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Motorun öne çıkan özelliği ise düşük yakıt tüketimi ve emisyon: Fabrika verisi ortalama 4.2 lt/100 km olan tüketim, test kullanımda 6.4 lt/100 km olarak gerçekleşti. Karbondioksit salımı ise, yine fabrika verilerine göre 109 g/km.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Start butonuna basılarak anahtarsız çalıştırılan otomobil, konfor odaklı tasarlanmıştır. O nedenle sportif performans, net direksiyon tepkileri ve sürüş keyfi beklemek yanlış olur. 17 inç'lik Michelin Primacy lastiklerin bulunduğu test aracımızda süspansiyon da konfora yönelik geliştirilmiştir. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri net, ama bu sınıftaki bir modelde otomatik şanzıman seçeneği bulunması gerekir. Fren mesafesi yeterli. Otomatik far sisteminde ise bir sorun gözümüze çarptı: Yaptığımız 5-6 ölçümde, otomobilin farları tünele girdikten 9-10 saniye sonra yandı. Bu süre çok uzun ve bazı tünellere girip çıkmanız bile daha kısa sürüyor. Diğer markalarda bu sürenin 2-3 saniye olması, bu sorunu daha da fazla ortaya koyuyor.



SONUÇ

Yeni Avensis, düşük tüketim ve emisyonu ile sahip motoruyla elde ettiği avantajları, otomatik şanzıman seçeneği sunmaması ve hem teknik hem de ergonomik sorunlarla geri veriyor. Açıkçası bu modelin, çok çetin bir rekabetin olduğu D segmentinde işi zor.

“Koltuklar yeterli oturma alanını sunuyor. Ön kol dayama, sürgü kapaklı olduğu için, arka ortada biri oturuyorsa açılmıyor.”

Toyota Avensis 1.6 D-4D Manuel

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....7 ileri çift kavramalı otomatik (DSG)
 Maksimum güç:112 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:270 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:185 km/s
 0-100 km/s:..... 11.4 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4750 / 1810 / 1480 mm
 Bagaj hacmi:..... 509 lt
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):.....5.1 / 3.7 / 4.2 lt 100 km
 Fiyat (Advance / Premium / Premium Plus): 99.600 TL /
 108.150 TL / 116.750 TL

+ Tüketim, emisyon
 -Otomatik şanzıman yok, ergonomi sorunları

109 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 dağıtımını, 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, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi