

WWW.

TEMMUZ 2018

SAYI:119

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

PEUGEOT 508

Peugeot Rifter 1.5 BlueHDi EAT8 • Mercedes-Benz A Serisi & GLC 350e 4Matic • Dacia Duster 1.2 TCe 4x2 • Ford EcoSport 1.0

Tavanda yitip gidenler

Birçoğunuz, benim Anamur Medya YouTube kanalının sahibi olduğumu ve bu kanalda, şu an 5 buçuk yaşında olan oğlum Selim’le iki yılı aşkın bir süredir baba oğul test videoları çektiğimizi biliyorsunuzdur. İstanbul-Bodrum yolculuğumuz sırasında da oğlumla bir video çekiyorduk. Evden ayrılırken kardeşi Maya’yla vedalaşmalarıyla başlayan çekimimiz, yolda test aracının teknik bilgilerinin anlatımı, Osmangazi Köprüsü geçişi, dolu yağışı sırasında panoramik cam tavan çekimi, Bursa’da Selim’in hayatındaki ilk iskender kebabını yemesi ve Akhisar Ramiz’den zeytinyağı, peynir, köy ekmeği satın alımıyla devam etti. Ramiz’den çıkıp otoparktaki otomobilimize yürürken yaptığım çekim sonrasında, o ana kadar tüm çekimleri yaptığım GoPro Hero5 Black kameramı, Selim’i otomobile bindirmek ve elimdeki alışveriş poşetlerini bagaja yerleştirmek için aracın tavanına koydum. Selim’in kemerini takıp alışverişi bagaja yerleştirdikten sonra kamerayı tavanda unutup araca bindim ve yola çıktık. 500-600 metre gittikten sonra arkadan bir ses geldi. Selim’le birbimize bakıp “Herhalde bagajdaki zeytinyağı şişeleri devrildi” diye düşünerek yola devam ettik.

Oysa o ses, aracın tavanında unuttuğum kameranin yola düşme sesiymiş! Yaklaşık 50 km sonra kameraya ihtiyacım oldu ve aracın içinde bulamadım. O an kamerayı tavanda unuttuğum aklıma geldi ve adeta yıkıldım! Kameramı kaybettiğime mi yanayım, içindeki değerli çekim anlarına mı? 50 km geri dönüp kameradan bir iz aradım ama bulamadım. Bu da bana büyük bir ders oldu. Park halindeki aracın üstüne artık hiçbir zaman bir eşyayı koymam. Bence siz de buna dikkat edin. Çünkü bu olayı anlattığım bazı kişilerin de aynı şeyi yaşadıklarını öğrendim.

Ticaret savaşları

Bugünlerde dünyanın gündeminde ABD Başkanı Trump’ın; Türkiye’nin de aralarında bulunduğu bazı ülkelere (Çin ve Avrupa ülkeleri gibi) ABD’ye başta çelik ve alüminyum ithalatı olmak üzere ek gümrük vergisi koymasının bir ticaret savaşına neden olması ve bunun etkisinin neredeyse tüm dünyada görüldüğü konuşuluyor. Rakamlara bakarsak, Trump’ın kendince haklı olduğu görülebilir. Çünkü ABD, dünyanın en büyük ekonomisi olmasına rağmen en fazla cari açık veren ülkesi konumunda. Bu açığı da en çok Çin’e karşı veriyor. Yavaştan kendisini hissettirmeye başlayan bu savaşta Çin, Avrupa ve Türkiye de, ABD’den gelen ürünlere ek vergi koymaya başladılar. Bunun etkisini sadece Mercedes-Benz’in, BMW’nin ABD’de üretilen ve ülkemize ithal edilen lüks SUV’larını almayı planlayan kişilerin değil, TV karşısında kuruyemiş yiyen insanların da hissedeceğini söyleyebiliriz. Zira ABD’den kuruyemiş de ithal ediyoruz. ABD’nin ithal ettiği çelik ve alüminyuma koyduğu ek verginin kendisi açısından ne sonuçlar doğuracağını ise zaman gösterecek. Zira bu hammaddeler otomotiv sektörünün belkemiği durumunda ve bazı ABD’liler de ek vergilerin fiyat artışına neden olacağından rahatsızlar.

Mutlu bir ay dilerim.



HABERLER

05 Volvo Cars M

06 Aston Martin DBS Superleggera

07 DS Store

08 Audi A1 Sportback

09 Porsche Panamera 4 Sport Turismo

11 Rakamlarla otomotiv

12 Instagram'da otomotiv

13 Haziran 2018 otomobil satışları

19 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

KAPAK KONUSU

21 Peugeot 508 1.5 BlueHDi EAT8

İLK SÜRÜŞLER

28 Peugeot Rifter 1.5 BlueHDi EAT8

35 Mercedes-Benz A Serisi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

41 Mercedes-Benz GLC 350e 4Matic

48 Dacia Duster 1.2 TCe 4x2

53 Ford EcoSport 1.0 EcoBoost Otomatik

YASAL UYARI

58 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

TEMMUZ 2018 - SAYI 119

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Kağıthane Ofispark, Merkez Mah.
Bağlar Cad. No: 14, C Blok, Kağıthane-İstanbul
www.e-otodergi.com

Editörler

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

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



İHTİYACIN OLAN HER ŞEY İSTEMEDİĞİN HİÇBİR ŞEY

Daha fazlanın, daha iyi olduğu zamanlar vardı. Her şeye sahip olmak, her şeydi. Zaman değişti. Şimdi istediğimiz her şeye ulaşabiliriz. Ancak insanlar daha stresli, hayat daha karmaşık. Ne oldu? Sahip olduğumuz bunca şeyin bize huzur vermesi gerekmiyor muydu? Teknoloji bizi özgür kılacaktı. Bunca seçeneğin olduğu bir dünyada sahip olacağlarımızın sınırı yok ama belki de gerçekten ihtiyacımız olan, düşündüğümüzden daha azdır. Sahip olduklarımızı daha değerli kılmak için daha az şey, bizi aşağı çekecek daha az ağırlık. Çünkü hayat daha kolay yaşanmalı.

YENİ VOLVO XC40



Service
by Volvo

Volvo Car
Garanti

Volvo Car
Finance

Volvo Car
Kasko

VOLVO CAR PRIME



volvocars.com.tr | facebook.com/VolvoCarTurkey | twitter.com/VolvoCarTurkey | instagram.com/volvocarturkey | Volvo Car Asistans 444 48 58



Volvo Cars'tan yeni marka: M

Premium otomobil üreticisi Volvo Cars, sezgisel bir uygulama üzerinden otomobillere ve hizmetlere güvenilir şekilde ve isteğe bağlı olarak erişim sağlayan ve böylece şirketin global mobilite operasyonlarını genişletecek olan yeni markası M'i piyasaya sürdü. M, kullanıcısının ihtiyaçlarını, tercihlerini ve alışkanlıklarını öğrenerek müşteri ilişkilerini kişisel hale getiriyor. M, İsveç ve ABD'de 2019 ilkbaharında hizmet vermeye başlayacak. Volvo Cars Başkan ve CEO'su Hakan Samuelsson, "Volvo Cars, sadece bir otomobil şirketi olmanın ötesine geçiyor. Kentli tüketicilerin geleneksel otomobil sahibi olma yöntemini sorguladığını biliyoruz. M, cevabımızın bir parçası. Yeni misyonumuz olan "Freedom to Move – Hareket Özgürlüğü" kapsamında doğrudan tüketici hizmetleri sağlayıcısı olacak şekilde evrimleşiyoruz" dedi. M, kullanıcılara sadece otomobili nereden alabileceklerini söylemek yerine, onlara özel ihtiyaçlarını soran tescilli bir öğrenme teknolojisi geliştiriyor. M'in lansmanı Volvo Cars için yeni gelir kaynakları yaratacak ve şirketin 5 milyondan fazla tüketiciyle doğrudan ilişki kurma isteğinin ayrılmaz bir parçası olacak.

CESARETİNİ GÖSTER. YENİ BMW X2.

İlham verici tasarımı ve sınıfında benzersiz performansı ile yeni maceralar sizi bekliyor. Şimdi BMW X2 zamanı.

Daha Fazla Bilgi

CESARETİNİ
GÖSTER.



Borusan Otomotiv

İnce zevkler, yüksek standartlar.



Sheer
Driving Pleasure



DBS Superleggera yüzünü gösterdi

Aston Martin, yeni amiral gemisi olarak açıkladığı DBS Superleggera'yı tanıttı. Çift turbo beslemeli 5.2 litrelik V12 motoru bulunan DBS Superleggera, 715 HP güce ve 900 Nm torka sahip. 8 ileri tam otomatik şanzımanla kumanda edilen araç, 0'dan 100 km/s hıza 3.4 saniyede, 0'dan 160 km/s hıza ise 6.4 saniyede ulaşabiliyor. Aracın maksimum hızı ise saatte 339 kilometre. Aston Martin, DBS Superleggera ile V12 motorun egzoz sistemini de güncellemiş durumda. Dört çıkışlı yeni egzoz sistemi, gazın dışarıya daha iyi atılmasını sağlarken çıkardığı sesle de dikkat çekiyor. Ayrıca egzoz valfi de değiştirilen sürüş moduna göre açılıp kapanabiliyor. DBS Superleggera'nın GT, Sport ve Sport Plus adında üç farklı modu bulunuyor. Aracın alüminyum şasisi, DBS Superleggera'nın çok daha hafif ve güçlü olmasını sağlarken, güçlendirilmiş olan çift salıncaklı çoklu bağlantılı süspansiyon sistemi, aracın yol tutuşunu ve zemin geri bildirimlerini çok daha iyi hale getiriyor. Aston Martin'in Türkiye distribütörü D&D Motorlu Araçlar'ın Yönetim Kurulu Başkanı Nevzat Kaya "DBS Superleggera ile Aston Martin satış grafiğinde önemli yer tutacak bir model olarak öne çıkıyor. Yılsonu olmadan Türkiye'deki showroom'larımızda yerini almasını planlıyoruz" dedi.



Türünün "X" örneği.

Yeni X-Class.

www.turununxorneği.com



xclass_tr



Mercedes-Benz



Türkiye'nin ilk DS Store'u açıldı

DS Automobiles ilk DS Store'unu 26 Haziran 2018 Salı günü İstanbul-Etiler'de açtı. Açılışa DS Marka CEO'su Yves Bonnefont, DS Automobiles Türkiye Genel Müdürü İbrahim Anaç ve Koluman Holding şirketlerinden Monde Motorlu Araçlar Yönetim Kurulu Başkanı Ali Türkay Saltık katıldılar. DS Store açılışı ile eşzamanlı olarak lüks konusundaki Fransız uzmanlığını gözler önüne seren ve kendilerini daha özel ifade etmenin yollarını arayan müşterilere hitap eden yeni DS 7 Crossback modelinin Türkiye lansmanı gerçekleştirildi. Bu etkinlik, sadece Türkiye'de DS markasının pazar konumlandırması ve geliştirilmesi açısından değil, aynı zamanda markanın küresel pazarlardaki büyüme stratejisi açısından da büyük bir öneme sahip. Açılışa konuşan Yves Bonnefont "İlk DS Store'un İstanbul'da açılması ve DS 7 Crossback modelinin Türkiye'de lanse edilmesiyle marka uluslararası gelişiminde önemli bir adım daha atıyor. Türkiye önemli bir ülke ve İstanbul, markanın hedeflediği dünyadaki büyük şehirlerden biri" dedi.

KONFORUN EN TARZ HALİ



YENİ CITROËN C4 CACTUS



Advanced Comfort® Koltuklar
Hidrolik Destekli Süspansiyon Sistemi® (PHC)
7" Kapasitif Dokunmatik Ekran ve Apple Car Play™
EAT6 6-ileri Tam Otomatik Şanzıman
Panoramik Cam Tavan

INSPIRED BY YOU



Citroën C4 Cactus modelinin ortalama yakıt tüketimi 3,4 – 5,3 L/100 km, bileşik CO₂ emisyonları ortalama 89 - 119 g/kg aralığındadır. Görseldeki araç orijinalinden farklılık gösterebilir.



İşte yeni A1 Sportback

Audi A1'in ikinci jenerasyonu yollara çıkmaya hazırlanıyor. Yeni A1 Sportback bilgi, eğlence ve sürücü asistanı sistemleri sayesinde dijital dünyaya tam bağlanabilirlik sağlarken yeni aksesuar seçenekleriyle geniş kişiselleştirme olanakları sunuyor. Bir önceki nesline oranla uzunluğu 56 milimetre gibi kayda değer ölçüde arttırılan A1 Sportback 4,03 metre uzunluğunda. Otomobilin genişliği ise 1,74 metreyle önceki jenerasyonla neredeyse aynı. Yüksekliği ise sadece 1,41 metre. Geniş yapısı, kısa ön ve arka çıkıntıları otomobile sert ve sportif bir görünüm kazandırıyor. Yere yakın olarak konumlandırılmış olan geniş tek çerçeveli ızgara ve dışa uzanan hava kanalları, otomobilin ayırt edici ön görünümünün ana hatlarını oluşturuyor. Kaputun ucunun tam altında yer alan üç adet düz açıklık ise markanın 1984'teki ralli ikonu olan Sport quattro'ya atıfta bulunuyor. Yeni A1 Sportback için 10 farklı renk seçeneği bulunuyor. Otomobilin bagaj kapasitesi ise 65 litre artmış. Normal kullanımda 335 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar yatırıldığında 1090 litreye çıkıyor. Otomobil 1.5 TFSI 150 HP ve 1.0 TFSI 116 HP motor seçeneklerine sahip.

Renault MEGANE Sedan

Beklenmedik ol.



40.000 TL için
20 ay %0,98 faiz fırsatıyla.



Apple CarPlay™ ile kontrol sende.

Gün içinde gelen e-postalar, aramalar ve mesajlar...
Hiçbiri yanıtız kalmayacak.

Apple CarPlay™ ile akıllı telefonunu aracının ekranına yansıt; gelen mesajları, e-postaları dinle ve tek tuşla cevapla. Apple CarPlay™ ile her an, beklenmedik ol.



Yeni Panamera 4 Sport Turismo bayilerde

Porsche'nin tüm spor sürüş özelliğini barındırırken, arkada 3 koltuğa sahip ilk Panamera modeli olan Sport Turismo, Porsche Showroom'larında yerini aldı. Porsche Panamera Ailesi'nin en yeni üyesi Yeni Panamera 4 Sport Turismo, geçen yıl Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılmasının ardından Temmuz ayında Türkiye'de satışa sunuldu. Ayırt edici tasarımıyla lüks segmentte bir kez daha güçlü bir etki yaratan Panamera 4 Sport Turismo, geniş bagaj kapağı, alçak yükleme olanağı, artırılmış bagaj bölmesi alanı ve 4+1 oturma düzeniyle günlük kullanışlılığın ve maksimum esnekliğin mükemmel birleşimini sunuyor. Yeni Panamera 4 Sport Turismo, üç arka koltuğa sahip olan ilk Panamera. İki dış koltuk, bağımsız koltuklar haline geliyor ve böylece arkada bir 2+1 yapılandırması oluşturuluyor, Panamera Sport Turismo ayrıca seçenek olarak, arkada iki elektrikle ayarlanabilir bağımsız koltuğa sahip dört koltuklu bir yapılandırmayla da sunulabiliyor. Yeni Panamera 4 Sport Turismo, sürekli 4 tekerden çekiş sistemine sahip 3.0 litrelik motoruyla, 450 Nm tork üretirken 330 HP'lik gücüyle 0'dan 100 km/s hıza sadece 5.5 saniyede çıkıyor.

e-otodergi

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



Partner Panelvan da yenilendi

Bu sayımızda ilk sürüş izlenimi yazımızı okuyabileceğiniz Peugeot Rifter'ın ardından Partner Panelvan da yenilendi. Sınıfında bir ilk olan ve standart olarak sunulan Peugeot i-Cockpit de dahil olmak üzere kapsamlı sürüş destek sistemlerine kadar uzanan son derece zengin bir donanımla yollara çıkacak olan yeni Peugeot Partner Panelvan, kullanıcılara tamamen yeni bir sürüş deneyimi vaat ediyor. Araç, Kasım ayında satışa sunulacak. Standart versiyon 4,40 metre uzunluğa ve 1,81 metre yüksekliğe sahipken versiyona bağlı olarak 3,30 m³ ile 3,80 m³ arasında bir kargo alanı kullanıma sunuyor ve gerektiğinde 2 adet Euro paleti taşıyabiliyor. Uzun versiyon 4,75 metre uzunluğu (+35cm) ve 2.16 metre yüksekliği ile 3,90m³ ile 4,40 m³ arasında bir kargo alanı kullanıma sunuyor. Yük taşıma kapasitesi ise 650 kg.



Toyota Camry Avrupa'ya dönüyor

Toyota'nın sınıfında dünyanın en çok tercih edilen lüks modeli Camry, 14 yıllık uzun bir aranın ardından Avrupa'da yeniden satışa sunuluyor. Hibrit motora sahip olan Camry, Toyota'nın Avrupa'daki hibrit ürün gamındaki araç sayısını 8'e çıkartacak. Yeni Camry, Batı Avrupa'da 2019'un ilk çeyreğinden itibaren satışa sunulacak. Otomobilde 2.5 litrelik benzinli motorun yanı sıra elektrikli motor da bulunuyor. TNGA platformunun kullanıldığı otomobil; yüksek üretim kalitesine, yüksek verimliliğe ve yenilikçi, kullanıcı dostu teknolojiye sahip. Camry, sessiz sürüşü ve yüksek sürüş kalitesiyle öne çıkarken, yeni iç ve dış tasarımı, sıra dışı konforu ve geniş kabiniyle de sınıfının üzerinde bir performans sergiliyor. Camry, konforlu ve yüksek işçiliğe sahip bir kabiniyle dikkat çekiyor. Sürücü odaklı kabin ergonomik bir sürüş sağlarken, arka tarafta oturan yolculara da geniş ve yüksek konforlu bir alan sunuluyor.

i30'a yeni versiyon

Hyundai'nin N Motorsporları Departmanı tarafından geliştirilen modeli i30 N, geçtiğimiz yıl tanıtılmış ve özellikle Avrupa pazarında çok kısa sürede büyük beğeni toplamıştı. N Line adıyla Avrupa pazarındaki başarısını sürdürmeyi hedefleyen Hyundai, bazı geliştirmeler ve eklentilerle sportif sürüşe yeşil ışık yakmış oluyor. Geniş hava girişli ön tampon ve siyah zeminli farlar otomobile yarışçı bir ruh katarken arkadaki difüzör ve çift çıkışlı son susturucu da i30'un sportifliği destekliyor. i30 N Line ile model portföyünü genişleten marka, sadece tasarımsal anlamda değişiklikler sunmuyor. Aracın gerçek anlamda performanslı kullanılmasına olanak sağlayan süspansiyon sistemi ve frenleri de güncel 5 kapılı hatchback modelden farklı. Otomobil, hem 140 HP'lik 1.4 litre T-GDI benzinli hem de 136 HP'lik 1.6 litre CRDi dizel motorda sunuluyor.



Hazırlayan: Emre Anamur

26

OYAK ve Renault, yarım asırlık ortaklıklarını yeniledi. 26 Haziran'da Fransa'da yapılan imza töreninde taraflar uyumlu ve güçlü işbirliğine 27 yıl daha devam kararı verdi.



2500

Hyundai Assan'ın İzmit'teki fabrikasını bu yıl şu ana kadar 2500'den fazla kişi ziyaret etti.

46

Toyota'nın dünya hibrit otomobil satışları 12 milyonu aştı, Avrupa'daki satışlarının hibrit payı ise yüzde 46'ya çıktı.



18

Türkiye'de ürettiği araçları dünyanın dört bir yanına ihraç eden Karsan, Romanya'nın Sibiu Belediyesi tarafından açılan 18 metrelik otobüs ihalesini kazandı.

500.000

Volkswagen Ticari Araç'tan üretimde önemli bir kilometre taşı: Hannover fabrikası, Transporter'ın altıncı neslinin üretiminde 500.000'inci araca ulaştı.



5

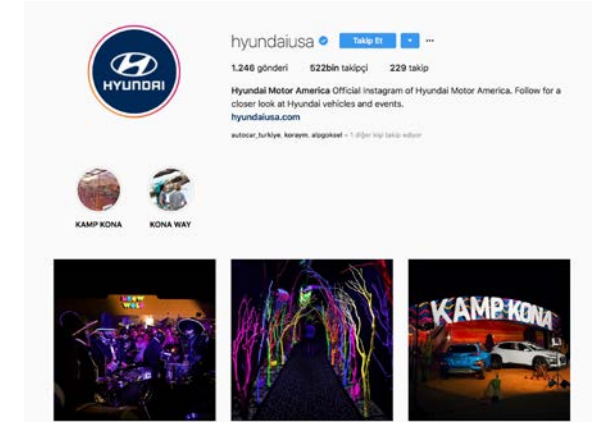
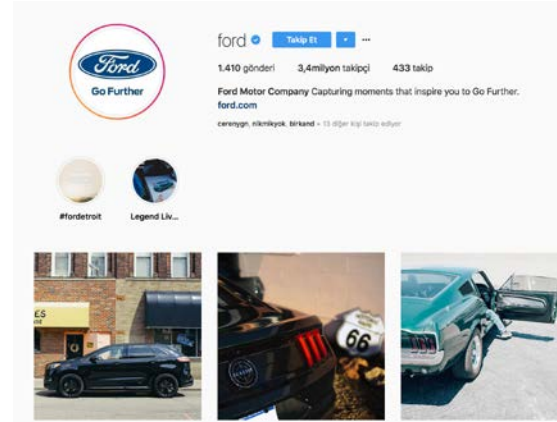
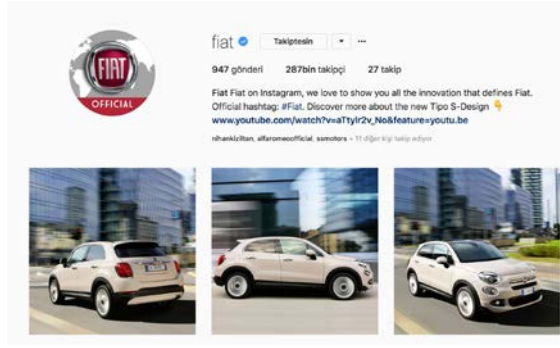
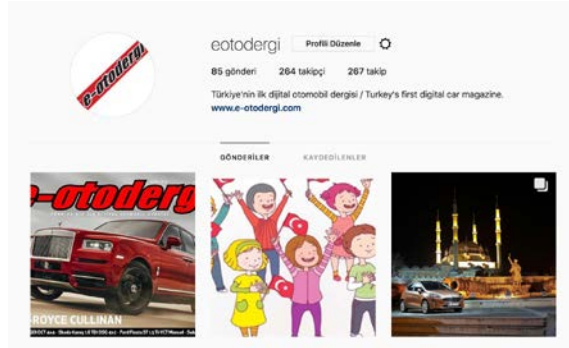
Avrupa'da Yılın Otomobili Ödülü sahibi Volvo XC40, Avrupa Yeni Otomobil Değerlendirme Programı'ndan (Euro NCAP) beş yıldız aldı.



Instagram'da eotodergi ve otomotiv

Hazırlayan: Emre Anamur

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



eotodergi

Kendi hesabımız hakkındaki gelişmeleri her ay sizlerle paylaşıyoruz. Şu ana kadar instagram hesabımızda 87 fotoğraf yayınlamışız. 18 Temmuz 2018 saat 23:30 itibariyle 265 hesabı takip ediyoruz, 268 hesap da bizi takip ediyor. Hesabımızda yayınladığımız son üç fotoğrafta yeni Peugeot 508, 118'inci sayımızın kapağı ve 117'nci sayımızın kapağı yer alıyor.

Dacia_france

18 Temmuz 2018 saat 23:30 itibariyle, Dacia Fransa'nın resmi instagram hesabından 354 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 21.3 bin kişi takip ediyor, Dacia Fransa ise 5 hesabı takip ediyor. Hesapta yayınlanan son üç fotoğraf ya da videonun beğenilme ya da izlenme rakamları şöyle: Logan MCV fotoğrafı 564 beğenme, Dokker fotoğrafı 499 beğenme ve yolculuk videosu 1480 izlenme.

skodagram

18 Temmuz 2018 saat 23:30 itibariyle, Skoda'nın resmi instagram hesabından 836 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 107 bin kişi takip ediyor, Skoda'nın takip ettiği hesap sayısı ise 50. Hesapta en son paylaşılan üç fotoğraf ve beğenilme rakamları şöyle: WRC Fabia R5 fotoğrafı 1656 beğenme, Skodafan fotoğrafı 2212 beğenme ve bir diğer WRC Fabia R5 fotoğrafı 1932 beğenme.

Seat_official

18 Temmuz 2018 saat 23:30 itibariyle, SEAT'ın resmi instagram hesabından 808 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 60.4 bin kişi takip ediyor, SEAT ise 50 hesabı takip ediyor. Hesapta en son paylaşılan üç fotoğraf ya da videonun beğenilme ya da izlenme rakamları ise şöyle: Mii fotoğrafı 669 beğenme, Leon fotoğrafı 1931 beğenme ve Ateca'da yer alan kablosuz şarj özelliğinin videosu 7158 izlenme.

“Hurda” çöpe gitti

Hurda teşviki de pek bir işe yaramadı ve otomobil satışları resmen çakıldı. Yılın altıncı ayında otomobil satışlarında yüzde 37.7 oranında bir düşüş gerçekleşti. Haziran ayında satışlar, 14.568 adedi yerli üretim, 26.657 adedi ise ithal olmak üzere toplam 41.225 adede geriledi.

Yazı: İsa Demir

Yıla iyi başlamıştık ama son iki aydır otomotiv sektörü sıkıntılı günler geçiriyor. 2018 Haziran ayındaki otomobil satışları, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 37.7 oranında düşüş gösterdi.

Yılın altıncı ayında 14.568 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 35.3 seviyesinde gerçekleşti. Satışları yine bir önceki aya göre düşse de 5657 adetle Renault en çok satan yerli üretici olurken 3106 adet satan Fiat ikinci, 2064 adet satan Honda ise üçüncü oldu.

Haziran ayında 26.657 adet ithal otomobil satıldı. Düşüş trendi burada da var. Satışları ciddi oranda düşen ve 4428 adet satan Volkswagen markası lider oldu. 2254 adet satan Dacia ikinci, 2016 adet satan Ford üçüncü, 1898 adet satan Hyundai ise dördüncü oldu.

Model sıralamasına gelince: Yine Haziran ayında liderlik B sınıfına geçti. 2856 adet satan Renault Clio Hatchback en çok satan model oldu. 2589 adet satan Fiat Egea Sedan ikinci, 2569 adet satan Renault Megane Sedan ise üçüncü geldi.

Daha önce de, Dolar ve Euro'nun aşırı yükselmesinin otomobil fiyatlarını etkileyeceğini söylemiştik. Haziran ayında ise faizlerin artış göstermesi sıkıntı oldu. Otomobil fiyatlarının yükselmesi bir tarafa, faizler de artınca otomobil alım maliyeti ciddi seviyede yükseldi. Bu da satışların Haziran ayında daha da düşmesine yol açtı. Bu trend Temmuz ayında da devam edecek gibi görünüyor çünkü hem döviz kurları hem de faizler artmaya devam ediyor.

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

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2017	2018	Aylık değişim (%)
Ocak	25.689	26.611	+ 3.59
Şubat	34.658	35.901	+ 3.59
Mart	55.616	59.798	+ 7.52
Nisan	57.998	55.108	- 4.98
Mayıs	65.799	57.227	- 13.03
Haziran	66.164	41.225	- 37.70

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Renault	5657	35.424
2	Fiat	3106	21.340
3	Honda	2064	11.509
4	Toyota	1877	13.004
5	Hyundai	1327	9104
6	Ford	537	2189
Toplam		14.568	92.570

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018	Sıra	Marka	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Volkswagen	4428	28.963	26	Mitsubishi	39	196
2	Dacia	2254	14.481	27	Porsche	36	314
3	Ford	2016	12.323	28	Alfa Romeo	10	99
4	Hyundai	1898	12.308	29	DS	9	119
5	Peugeot	1851	14.017	30	Jaguar	8	94
6	Renault	1770	11.467	31	SsangYong	6	132
7	Skoda	1726	12.200	32	Maserati	5	27
8	Nissan	1684	11.358	33	smart	5	16
9	Opel	1521	12.297	34	Lexus	2	31
10	BMW	1386	7781	35	Infiniti	2	16
11	Mercedes-Benz	1326	9347	36	Ferrari	1	9
12	Kia	770	4313	37	Aston Martin	1	6
13	SEAT	753	6006	38	Bentley	1	5
14	Audi	668	7521	39	Lamborghini	0	2
15	Volvo	577	2853	Toplam		26.657	183.300
16	Citroen	499	4715				
17	Honda	451	2550				
18	Toyota	218	1885				
19	Jeep	175	1170				
20	Fiat	139	747				
21	Suzuki	127	1275				
22	Subaru	96	770				
23	Land Rover	93	725				
24	MINI	66	586				
25	Mazda	40	576				



Hyundai i10 aynen devam ediyor

A segmentinde en fazla satan model Hyundai i10. Ancak o bile artık oldukça az satıyor. Sadece 111 adet satan Hyundai i10 ile rekabet edebilecek başka da bir rakip yok. Kia Picanto 12 adet satarak Haziran ayının ikincisi oldu. Fiat 500 6 adet satarken hemen ardından gelen Fiat Panda ise yine 6 adet satışta kaldı.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Hyundai i10	111	610
2	Kia Picanto	12	66
3	Fiat 500	6	44
4	Fiat Panda	6	42
5	smart fortwo	3	9
A Segmenti toplam satış		147	
A Segmenti pazar payı			% 0,35



Renault Clio HB birinci sırada

Renault Clio HB, Haziran ayında 2856 adet satarak birinciliğini devam ettirdi ve aynı zamanda tüm modeller arasında da lider oldu. Yeni Volkswagen Polo 1226 adetle ikinci olurken Hyundai i20 ise Haziran ayında 1205 adetlik satışla üçüncü sırada yer aldı.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Renault Clio HB	2856	14.856
2	Volkswagen Polo	1226	6761
3	Hyundai i20	1205	7985
4	Dacia Sandero	1162	5156
5	Opel Corsa	367	2365
6	Ford Fiesta	263	1147
7	Kia Rio HB	244	847
8	Skoda Fabia	229	1509
9	SEAT Ibiza	188	1619
10	Toyota Yaris	123	841
B Segmenti-HB toplam satış		8199	
B Segmenti-HB pazar payı			% 19,90



Renault Symbol bu ayı önde bitirdi

Renault Symbol bir aylık aradan sonra Haziran ayında 1013 adet satışa ulaşarak tekrar birincilik koltuğuna yerleşti. 871 adet satan Peugeot 301 ikinciliğe düşerken 359 adet satan Citroen C-Elysee ise üçüncü geldi. Bu üç modelden başka iddialı bir otomobil olmaması bu segment için hep dezavantaj.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Renault Symbol	1013	6554
2	Peugeot 301	871	7159
3	Citroen C-Elysee	359	3456
4	Skoda Rapid	22	237
5	Mitsubishi Attrage	1	1
B Segmenti-Sedan toplam satış		2266	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 5,50



Aynı tablo devam

İki kuzen uzun bir süredir birbirlerini takip ediyor. Genelde Volkswagen Golf lider oluyor ancak satışların 1000'li rakamların altına düşmesi de gözlerden kaçmıyor. Bu iki model dışındaki araçların ise tıpkı B segmentinde olduğu gibi fazla bir varlık göstermediğini de gözlemleyebiliriz.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Volkswagen Golf	866	5968
2	SEAT Leon	426	3404
3	Fiat Egea HB	277	1154
4	Renault Megane HB	212	938
5	Opel Astra HB	119	1249
6	Mercedes-Benz A-Serisi	106	106
7	Ford Focus HB	97	385
8	BMW 1 Serisi	96	1037
9	Hyundai i30	87	366
10	Audi A3 HB	77	942
C Segmenti-HB toplam satış		2741	
C Segmenti-HB pazar payı			% 6,65



Fiat Egea Sedan 20 adet farkla lider

Aylar ilerledikçe iki model arasındaki rekabet iyice kızışıyor. Bir ay Renault Megane Sedan birinci olurken diğer ay Fiat Egea Sedan öne geçiyor. Bu sefer Fiat Egea Sedan sadece 20 adet fazla satarak birincilik koltuğuna yerleşti. Diğer taraftan Toyota Corolla ve Honda Civic Sedan bu iki modeli takip etmeye devam ediyor.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Fiat Egea Sedan	2589	16.898
2	Renault Megane Sedan	2569	18.406
3	Honda Civic Sedan	2002	11.062
4	Toyota Corolla	1628	10.820
5	Ford Focus Sedan	1144	7242
6	Hyundai Accent Blue	923	5324
7	Opel Astra Sedan	605	5474
8	Skoda Octavia	567	4460
9	Hyundai Elantra	464	3138
10	Kia Cerato	272	1613
C Segmenti-Sedan toplam satış		13.081	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 31,75



Volkswagen Passat yine lider

Volkswagen Passat satışları aynı tempoda devam ediyor ancak normalde 2000'li rakamlara hiç düşmeyen Passat Haziran ayında 1836 adette kaldı. Onun ardından 699 adetlik satışla Skoda Superb geldi. Mercedes-Benz C-Serisi 561 adet satışla üçüncü olurken onu 402 adetle BMW 3 Serisi takip etti.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Volkswagen Passat	1836	11.337
2	Skoda Superb	699	4170
3	Mercedes-Benz C-Serisi	561	4480
4	BMW 3 Serisi	402	2125
5	Volvo S60	268	1154
6	Opel Insignia	195	1243
7	Audi A4	146	1415
8	Volkswagen Arteon	57	388
9	Renault Talisman	34	220
10	Ford Mondeo	22	190
D Segmenti-Sedan toplam satış		3978	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 9,65



Mercedes-Benz E-Serisi önde

Bir ara sessizliğe bürünen Mercedes-Benz-E Serisi Mayıs ayında sessizliğini bozmuştu. Haziran ayında 362 adet satan E-Serisi liderlik koltuğuna iyice yerleşirken BMW 5 Serisi az bir farkla (345 adetle) ikinciliği elde etti. Ciddi düşüş yaşayan Audi A6 ise 74 adet sattı ve üçüncü oldu.



Mercedes-Benz S'meye devam ediyor

Türkiye'de makam otomobili denildiği zaman ilk akla gelen modelin Mercedes-Benz S-Serisi olduğunu yazmıştık. S-Serisi bu özelliğini devam ettirerek Haziran ayında 17 adetlik satışla birincilik koltuğunda yer aldı. Bu modelin ardından yine bir Mercedes-Benz modeli olan CLS geldi. BMW 7 Serisi ise üçüncü oldu.



B-SUV'da Renault Captur önde

Renault Captur modeli coştı ve rakipleriyle arasını açıyor. Her ne kadar yepyeni modeller piyasaya sunulsa da bu kategoride en eskilerden olan Captur çok tercih edilen bir model. Bu modeli, yine eskiden gelen Opel Mokka X takip ediyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Renault Captur	228	1627
2	Opel Mokka X	127	879
3	Jeep Renegade	116	901
4	Nissan Juke	106	588
5	Suzuki Vitara	102	1034
6	Hyundai Kona	94	351
7	Ford Ecosport	64	311
8	Peugeot 2008	51	623
9	SEAT Arona	49	330
10	Fiat 500X	49	216
Küçük-Giriş SUV Segmenti toplam satış			1097
Küçük-Giriş SUV Segmenti pazar payı			% 2,66

E segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Mercedes-Benz E-Serisi	362	2023
2	BMW 5 Serisi	345	2160
3	Audi A6	74	1131
4	Volvo S90	51	327
5	Porsche Panamera	3	20
E Segmenti-Sedan toplam satış		837	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 2,03

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Mercedes-Benz S-Serisi	17	119
2	Mercedes-Benz CLS	13	37
3	BMW 7 Serisi	8	61
4	Audi A8	9	14
5	Jaguar XJ Serisi	0	3
F Segmenti toplam satış		40	
F Segmenti pazar payı			% 0,10



C-D—SUV'da Lider Nissan Qashqai

Her ne kadar Haziran ayında ve bu yılın ilk altı aylık döneminde en çok satan model Nissan Qashqai olsa da esas dikkat çeken Peugeot 3008 modeli oldu. 808 adet satan Peugeot 3008 ikinciliğe yerleşerek Peugeot için yeni bir dönemin başladığının göstergesi gibi. Zaten bunu bu aracın lansmanında da yazmıştık.

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

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	Nissan Qashqai	1330	7669
2	Peugeot 3008	808	4416
3	Dacia Duster	765	6937
4	Ford Kuga	392	2784
5	Volkswagen Tiguan	387	2524
6	Hyundai Tucson	301	2998
7	Honda CR-V	276	1740
8	Renault Kadjar	236	1868
9	Toyota C-HR	241	2043
10	Kia Sportage	186	1355
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			6132
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 14,88



Yenilenmesi avantaj oldu

Yenilenen BMW X3 kısa bir aradan sonra piyasaya hızlı bir giriş yaptı ve bu trendini Haziran ayında da devam ettirdi. 166 adet satan yeni BMW X3 ciddi bir başarıya imza atarken onun ardından Volvo XC60 ve Mercedes-Benz GLC modelleri geldi.

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

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	BMW X3	166	498
2	Volvo XC60	93	398
3	Mercedes-Benz GLC	26	271
4	Range Rover Velar	21	109
5	Porsche Macan	20	194
6	Land Rover Discovery Sport	17	94
7	Mercedes-Benz GLC Coupe	15	146
8	Land Rover Discovery	15	73
9	Audi Q5	12	168
10	Volkswagen Touareg	10	11
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış			414
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 1,00



BMW X5 tekrar birinci

BMW X5 Nisan ayında liderliğe yükselse de Mayıs ayında Volvo XC90 tekrar birinciliği geri almıştı. Haziran ayında ise tekrar BMW X5 modeli liderliği devraldı. 93 adet satan X5'in ardından 67 adet satan XC90 geldi. Range Rover Sport ise bu iki aracı yine takip etti.

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

Sıra	Marka/Model	Haziran 2018	Ocak-Haziran 2018
1	BMW X5	93	335
2	Volvo XC90	67	409
3	Range Rover Sport	24	234
4	Jeep Grand Cherokee	11	26
5	Audi Q7	9	80
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			237
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,57

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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



e-otodergi'nin "İLK"leri

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

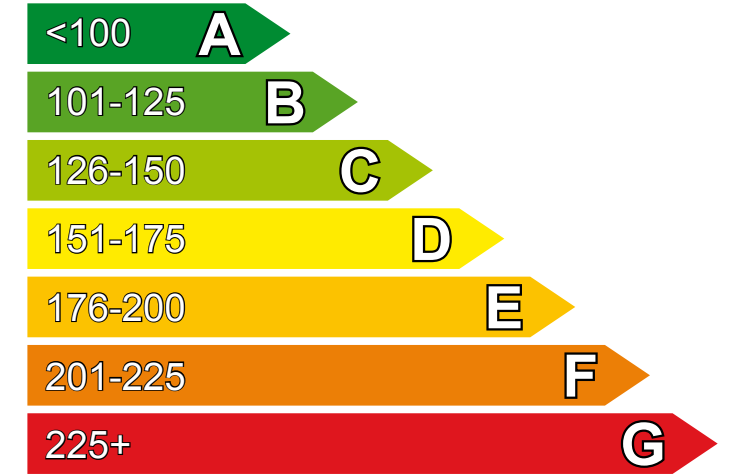
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyon değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

Türkiye’nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, Temmuz 2010 sayımızdan bu yana her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilinçlendirildiği “karbondioksit emisyon değeri tablosu”nu yayınlıyoruz. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Artık dergimizde yer alan tüm “İlk Sürüş”, “Sürüş İzlenimi”, “İkili Sürüş İzlenimi”, “Videolu Test”, “Test” ve “Karşılaştırma” disiplinlerinde, her otomobilin karbondioksit emisyon değerini ve bu sınıflandırmada aldığı değeri açıklıyoruz. Amacımız, siz otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.



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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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

Peugeot 508

Yeni jenerasyonunda çarpıcı bir tasarıma, i-cockpit imzalı iç mekana, yeni motor ve şanzımana kavuşan Peugeot 508, artık D segmentinde bugüne kadar hiç olmadığı kadar iddialı.





Fransız üretici Peugeot, 3008 modeliyle birlikte tasarım, iç mekan ve toplam kalite konularında başlattığı “seviye yükseltme atağı”na yeni 508 modeliyle devam ediyor.

Dış tasarım

Monaco’da gerçekleştirilen uluslararası basın test sürüşü organizasyonunda, marka tarafından “Radikal sedan” olarak lanse edilen (ama aslında sedan değil, tıpkı Opel Insignia Grand Sport gibi bir liftback) yeni 508, çok çarpıcı bir tasarıma sahip. Otomobile hangi açıdan bakarsanız bakın, çekici bir görünümle karşı karşıya kalıyorsunuz. Bu güzel tasarımda, Audi A5 Sportback ve BMW 4 Serisi Gran Coupe modellerini anımsatan izlere rastlamak da mümkün. Önde büyük Peugeot aslanlı dik konumlu ızgara, led farlar ve orak ucu şeklinde aşağıya dik

olarak inen led gündüz farları (sinyal verince sinyal ışığına dönüşüyor), otomobilin ön tasarımının başlıca özellikleri arasında yer alıyor. Ön tasarımda, hatta tasarımın tamamındaki tek eleştirimiz ise, her ne kadar eski modellerle gönderme yapıldığını bilsek de kaputun ucunda "508" yazması. Bizce bu yazı pek de güzel durmamış. EMP2 adlı platformunu Citroen DS7 Crossback modeliyle paylaşan yeni 508'e yandan baktığınızda da dinamik görünüm devam ediyor.

Arkaya gidildikçe alçalan tavan çizgisi ve çerçevesiz camlar bu tasarımı pekiştiriyor. Yeni 508'in arka tasarımı da övgüyü hak ediyor. Solda ve sağda yer alan aslan pençesi tasarımlı led stop lambalarının ortasında, tıpkı 3008 ve 5008 modellerindeki gibi parlak siyah ve kalın bir çıta yer alıyor. Entegre spoyler sportifliğe gönderme yaparken tavanda anten bulunmaması tavandaki pürüzsüz hatların devam etmesini sağlıyor.

Boyutlar

4750 mm uzunluğa, 1847 mm genişliğe ve 1404 mm yüksekliğe sahip olan yeni 508, yerini aldığı modelden 8 cm daha kısa, 3 cm daha geniş ve 6 cm daha alçak. Otomobilin 2793 mm'lik dingil mesafesi ise eskisinden 2.4 cm daha kısa. 487 litrelik bagaj hacmi eskisinden 28 litre daha küçük ama bagaj kapağının liftback tarzı açılması yüklemeyi kolaylaştırıyor. Bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1537 litreye çıkıyor. Öte yandan yeni 508, 1420 kg'lık değerle eskisinden 70 kg daha hafif.





İç mekân

Yeni 508'in iç mekanıyla ilgili olarak ilk söylememiz gereken konu "i-cockpit". Artık 508, tıpkı Peugeot'nun diğer yeni modellerinde olduğu gibi i-cockpit olarak adlandırılan iç mekâna sahip. Çok iyi biliyorsunuz ki, bu kokpitin başlıca özellikleri küçük çaplı direksiyon simidi, 12.3 inç'lik tam dijital ana gösterge tablosu, joystick tasarımlı vites topuzu, sürücünün etrafını adeta saran ön ve orta konsollar ile kapasitif özellikli, renkli ve dokunmatik dijital ekran (Active'de 8 inç, Allure'den itibaren 10 inç büyüklüğünde). Eski 508'de çok kısıtlı olan eşya gözü sorunu bu modelde çözülmüş. Eskiden yeri kötü olan bardaklıklar da



vites kolu bölgesine alınarak rahatlık sağlanmış. Otomobilin arka koltuk sırasında yeterli diz mesafesi sunulurken alçalan tavan çizgisi nedeniyle aynı şeyi baş mesafesi için söylemek mümkün değil. Coupe tarzı tasarım elde edilirken baş mesafesinden mecburen taviz verilmiş. Çerçevesiz camlar nedeniyle tutamak bulunmaması da bir dezavantaj.

Motor ve şanzıman

Test aracımızda, 1.5 litrelik, BlueHDi adlı, 4 silindirli, 16 supaplı, yeni turbo dizel motor yer alıyor. EAT8 adlı, 8 ileri oranlı, tork konvertörlü, tam otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 3750 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 300 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 210 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 9.9 saniye. Yeni Peugeot 508 1.5 BlueHDi EAT8'in fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 3.7 lt/100 km,

karbondioksit salımı ise 101 g/km.

Sürüş özellikleri

Yeni 508'in sürüşünü anlatmaya geçmeden önce şu bilgiyi vermemiz gerekiyor: Active, Allure ve GT-Line donanımlarındaki süspansiyon sistemi ile GT donanımındaki süspansiyon sistemi aynı değil. Türkiye'ye ithal edilip edilmeyeceği henüz belli olmayan GT modelinde aktif süspansiyon var ve sürüş modları değiştirildiğinde süspansiyonun ayarı da değişiyor. Biz lansmanda GT-Line ve GT donanımlarını test etme fırsatı bulduk ve GT'de hem sürüşün daha sürücü odaklı hem de sürüş modlarının sayısının daha fazla olduğunu gördük. Ancak diğer süspansiyon sisteminde de yeterli performansı ve sürüş zevkini alıyorsunuz. Küçük çaplı direksiyon simidi, her ne kadar ana gösterge tablosunu

Ana gösterge birimi tamamen dijital. Dokunmatik ekranın tepki hızı iyi. Vites topuzunun tasarımı güzel. Kablosuz şarj var.



perdelese de sürüş performansına ve zevkine olumlu katkı sağlıyor. Motor atak ve istekli. Sesi de rahatsız edici değil. Yakıt tüketiminin de düşük olması ekstra bir artı. Test tüketimimiz 6.0 lt/100 km civarında gerçekleşti ki bunu daha dikkatli bir kullanımla 5.5 lt/100 km seviyesine indirmek mümkün. Fren pedalının tepki hızı ve fren mesafesi yeterli. Yol tutuş başarılı, süspansiyon konforu içinse İstanbul'daki testi bekleyip yorum yapmayı tercih ediyoruz çünkü sokaklarında Formula 1 yarışı koşulan bir bölgede test ettik. Sonuçta bu bir referans olmayacaktır. EAT8 adlı şanzıman ise, tıpkı EAT6 gibi kararlılığı, hızı ve sarsıntısız vites değiştirmesiyle gibi övgüyü hak ediyor ve tabii ki yokuştaki kalkışlarda geri kaydırmıyor.

Sonuç

Türk otomobil severlerin yeni 508'le tanışmaları bu yılın son çeyreğinde gerçekleşecek. Şu an için otomobilin donanım seviyeleri ve fiyatları açıklanmadı. Ancak hepsi EAT8 şanzımanlı olmak üzere 1.6 PureTech 180 HP, 1.6 PureTech 225 HP ve 1.5 BlueHDi 130 HP motorların getirileceği açıklandı. 2.0 BlueHDi 160 HP ve 2.0 BlueHDi 180 HP motorlar vergi dilimi yüksek olduğu için ithal edilmeyecek. 2019 yılında gelecek olan 1.6 PureTech 130 HP Manuel seçenek de ilgi çekebilir. Bildiğiniz gibi Türkiye'de D segmentinde bir Volkswagen Passat gerçeği var. Bu model; eskise de, pahalı ve düşük

Arka koltuklardaki baş mesafesi, coupe tarzı tasarım nedeniyle çok da başarılı değil. Arkada aslan pençeli led stop lambaları var. Bagaj hacmi eskisinden küçük ama liftback şeklinde açılıyor ve kullanışlı.



Türkiye'de D segmentinin açık ara satış lideri Volkswagen Passat'ın karşısına tasarım ve iç mekan kozlarıyla çıkacak olan yeni 508'in ne yapabileceğini zaman gösterecek.



donanımlı olsa da rakiplerinden kat be kat fazla satılıyor. Bakalım yeni 508, bu iddialı tasarım, iç mekân ve sürüş özellikleriyle Passat karşısında başarılı olabilecek mi? Bekleyip göreceğiz.



Peugeot 508 1.5 BlueHDi EAT8

Fabrika verileri

Motor:	1499 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	EAT8
Maksimum güç:	130 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	9.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4750 x 1847 x 1404 mm
Bagaj hacmi:	487 lt
Tüketim (Ş. içi / Ş. dışı / Ort.):	4.5 / 3.5 / 3.8 lt/100 km
Baz fiyat:	107.600 TL
+	Tasarım, iç mekân, tüketim, şanzıman
-	Arkada baş mesafesi, usb girişlerinin yerini, tutamak olmaması

101 g/km **B**



Peugeot Rifter

Partner Tepee'nin yerini almaya hazırlanan Peugeot Rifter modelini Monaco'da kullandık.



Yazı: Emre Anamur / Monaco
Fotoğraflar: Peugeot Medya



Peugeot, hafif ticari araç sınıfında yer alan modeli Partner'in yeni jenerasyonunda önemli bir yeniliğe gidiyor. Bundan sonra binek versiyonun adı Rifter (gerçi ülkemizde bu da ticari araç ruhsatıyla satılacak), ticari versiyonun adı ise Partner Van olacak. Yepyeni bir model Rifter'ı Monaco'da test ettik. İşte ilk izlenimlerimiz...

Dış tasarım

İlk kez 1996 yılında yollara çıkan Peugeot Partner, 2008'de yeni jenerasyonuna kavuşmuştu. 2018'de ise üçüncü kuşak yollara çıkmaya hazırlanıyor. PSA Grubu'nda yeni Citroen Berlingo ve yeni Opel Combo modellerinde de kullanılan yeni bir platformda geliştirilen Rifter, markadan verilen bilgiye göre SUV modellerinin güçlü görünümü, MPV modellerinin de işlevsellik özellikleri dikkate alınarak geliştirilmiş.



Kısa ve uzun olmak üzere iki gövde tipi bulunan otomobilin kaputu kısaltılmış, ön ızgara dik konumlu yerleştirilmiş ve ortasında da büyük bir aslana yer verilmiş. Önde led gündüz farları, arkada ise led stop lambaları ihmal edilmemiş. Araca yandan baktığınızda, SUV görünümünü pekiştiren büyük jantlar, plastik kaplamalar ve tavan barları dikkat çekiyor. Çift sürgülü kapının ise SUV'larla bir ilgisi yok elbette. Bu kapılarda da elektrikli camlara yer verilmiş olması önemli bir özellik. Hafif ticari araç görünümü sunan hantal arka tasarımda ise, bagaj camının bağımsız olarak açılabilmesi, işlevselliği artırıyor.



Global pazarlarda binek otomobil, Türkiye’de hafif ticari araç olarak pazarlanacak olan Rifter’da rahat okunan ana gösterge tablosu, ön konsolun üst kısmında güzel çalışan bir dokunmatik ekran ve vites kolu yerine de döndürmeli vites kumandası bulunuyor.

Boyutlar

Test organizasyonunda kısa gövde tipini kullandık ve araç 5 kişilikti (Hem kısa hem de uzun versiyonda 7 kişilik olarak da satın alınabiliyor). 4403 mm uzunluğa (Uzun versiyonda 4753 mm), 1848 mm genişliğe ve 1874 mm yüksekliğe (Uzun versiyonda 1879 mm) sahip olan Rifter’ın dingil mesafesi ise 2785 mm (Uzun versiyonda 2975 mm). Aracın 775 litrelik devasa bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 3500 litreye (Uzun versiyonda 4000 lt) kadar çıkıyor. Rifter’ın boş ağırlığı ise 1430 kg.

İç mekân

Global pazarlarda “binek otomobil” ruhsatlı satılacak

bir otomobil olan Rifter, iç mekânında da markanın diğer yeni binek otomobillerinde yer alan i-cockpit’e kavuşmuş. Yukarıda, bu otomobil Türkiye’de hafif ticari araç ruhsatlı satılacağını belirtmiştik. Bunun nedeni ise elbette vergi sistemimiz. Ancak ticari araç ruhsatlı ithal edilirse rekabetçi bir fiyata sahip olabilecek. Bu değişik durumdan dolayı, Peugeot yetkililerinin Rifter’ı SUV-MPV karması bir binek otomobil gibi tanıtmaları açıkçası bizde çok fazla bir şey ifade edemedi. Neyse, konumuza gelecek olursak Rifter, bir binek otomobil iç mekanına sahip. Küçük çaplı direksiyon simidi, kablosuz şarj özelliği, adaptif hız sabitleyici, 8 inç’lik kapasitif renkli ve dokunmatik ekran ve ekstra satın alınabilen Grip

Control Sistemi ve segmentte bir ilk olarak elektrikli park freni bu anlayışın en güzel örnekleri arasında yer alıyor. Tüm koltukların bağımsız olması ve hatta ön yolcu koltuğunun öne katlanabilmesi, toplam 186 litre hacim sunan 28 eşya gözü, 15 inç’lik dizüstü bilgisayarın sığabildiği kapaklı torpido, ekstra satın alınabilen Zenith cam tavan ve tavan rafları ise MPV’lerden gelen özellikler. Ayrıca sürgülü kapılarda elektrikli cam olması, bagaj kapağındaki camın bağımsız olarak açılabilmesi, bagajda iki farklı seviyenin yaratılmasına imkân tanıyan pandizot da işlevselliği arttırıyor. Arka koltukta diz ve omuz mesafeleri yeterli, baş mesafesi ise bu tür araçlardan beklendiği üzere çok iyi.

Motor ve şanzıman

Test aracımızda, 1.5 litrelik, BlueHDi adlı, 4 silindirli, 16 supaplı, yeni turbo dizel motor yer alıyor. EAT8 adlı, 8 ileri oranlı, tork konvertörlü, tam otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 3750 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 300 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 180 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.8 saniye. Peugeot Rifter 1.5 BlueHDi EAT8'in fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.3 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 114 g/km.

Peugeot Rifter, basın toplantısında marka yetkililerinin verdikleri bilgiye göre, SUV ve MPV modellerinden çeşitli özellikleri bünyesinde barındırıyor.





Rifter kısa ve uzun gövde tiplerine sahip ve her ikisinde de 7 kişilik iç mekan satın alınabiliyor. MPV işlevselliğinin sunulmaya çalışıldığı kokpitte koltuklar bağımsız olarak hareket ettirilebiliyor ve hatta ön yolcu koltuğu öne katlanabiliyor. 5 kişilik kullanımda 775 litre olan bagaj hacmi, 2 kişilik kullanımda kısa gövdede 3500 litre, uzun gövdede ise 4000 litreye çıkıyor.



Sürüş özellikleri

Otomobile bindiğinizde sürücü koltuğu ve direksiyon simidi ayarlarını zahmetsizce yapıp kendinize göre en iyi sürüş pozisyonunu kısa sürede ayarlayabiliyorsunuz. Biraz sert süngerli ve kısa minderli koltuklar, üzerinde çok durulan “binek otomobil” iddiasını biraz törpülüyor. Hızlı otoyol kullanımlarında yüksek gövde nedeniyle yan rüzgarlardan etkilenme ve iç mekâna sızan rüzgar sesi de bu durumu pekiştiriyor. Ancak küçük çaplı direksiyon simidi, başarılı motor ve şanzıman, hem ana göstergenin hem de renkli-dokunmatik ekranın iyi performansı, hele bir de Grip Control eklenirse sürüşü keyfe dönüştürebiliyor. Sonuçta Rifter, hobi amaçlı kullanım dikkate alınarak geliştirilmiş bir araç. Döndürmeli bir buton olarak tasarlanan vites kumandası ise, bence diğer Peugeot modellerindeki joystick tasarımı olsaydı daha güzel ve kullanışlı olurdu. Ancak bu sayede kazanılan alana eşya gözleri konduğunu da belirtelim. Fren pedalının hissi ve fren mesafesi sınıf standartlarındayken süspansiyon sistemi sert bir ayara sahip. Motor atak, şanzıman başarılı, yakıt tüketimi düşük.

Sonuç

Fiyatları henüz açıklanmayan Rifter, ülkemize Ekim-Kasım aylarında ithal edilmeye başlanacak. Otomobilde Access, Active, Allure ve GT-Line donanımları yer alacak. GT-Line'da parlak siyah tasarım detayları mevcut. Sınıfında Volkswagen Caddy, Ford Connect, Fiat Doblo, Renault Kangoo gibi iddialı modellerin yanı sıra kuzenleri Citroen Berlingo ve Opel Combo'yla da rekabet edecek olan Rifter'ı çetin bir mücadele bekliyor. Rifter'ın başarılı satış rakamlarına ulaşip ulaşamaması konusunda fiyat ve donanımlar önemli rol oynayacaktır.

1.5 litrelik yeni turbo diesel motor, EAT8 adlı 8 ileri oranlı, tork konvertörlü, tam otomatik şanzımanla uyumlu çalışıyor ve düşük yakıt tüketiyor.

Peugeot Rifter 1.5 BlueHDİ EAT8

Fabrika verileri

Motor:	1499 cc, 4 silindiri, 16V, turbo, diesel
Şanzıman:	EAT8
Maksimum güç:	130 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4403 x 1848 x 1874 mm
Bagaj hacmi:	775-3500 lt
Tüketim (Ş. içi / Ş. dışı / Ort.):	4.6 / 4.2 / 4.3 lt/100 km
Baz fiyat:	Henüz açıklanmadı
+	İşlevsellik, dört elektrikli cam, bağımsız açılan bagaj camı
-	Hantal arka tasarım, kısa ve sert koltuk minderleri

114 g/km **B**



Mercedes-Benz A 200

Yeni nesil Mercedes-Benz A Serisi; artan kalite hissi ve iyileşen sürüş konforuyla kompakt hatchback sınıfında dengeleri değiştirmeyi hedefliyor.



M

erakla beklenen dördüncü nesil Mercedes-Benz A Serisi, Türkiye’de satışa sunuldu. Biz de büyük iddiaları olan bu en küçük

binelik Mercedes-Benz’i Antalya-Salda Gölü (Burdur) arasında düzenlenen test sürüşü organizasyonun da kullanma fırsatı bulduk. Yeni A Serisi ülkemizde ilk etapta A 200 (163 HP’lık 1.3 lt benzinli motor, 7G-DCT şanzıman) ve A 180 d (116 HP’lık 1.5 lt dizel motor, 7G-DCT şanzıman) seçenekleriyle satılıyor. Style donanım seviyesinde 193.400 TL olan A 200’ün fiyatı Progressive donanım seviyesinde 202.800 TL’ye, AMG donanım seviyesindeyse 213.200 TL’ye ulaşıyor. Aynı donanım seviyelerine sahip A 180 d içinse fiyatlar sırasıyla 199.600 TL, 208.000 TL ve 222.500 TL olarak açıklandı.





Tasarım ve iç mekân

Yeni A Serisi, burun tasarımı olarak adeta CLS'nin burun yapısının ufaltılmışına sahip. Eskisinden daha keskin bir görüntüye otomobilin burun kısmı eskisinden 50 mm daha alçak. Rüzgâr direnci 0.25 Cd'den başlayan otomobil (donanım ve versiyonlara göre 0.30 Cd seviyesine kadar çıkabiliyor), gövde altında düz paneller, bagaj üstü spoiler ve difüzör formu arka tampon gibi detaylara sahip. Sadece rüzgâr direncinin iyileştirilmesi sayesinde 0.15 lt/100 km'lik yakıt tasarrufu sağlanabiliyor. Bunun etkisi ise otomobilin 100 kg hafifletilmesi ile eşdeğer. Otomobilin, A sütunları da eskisinden daha ince ve bunun faydası da daha iyi çapraz görüş sağlaması.



Gelelim iç mekâna... Otomobilin iç mekânındaki kalite hissi, bana göre şu anda kompakt HB'ler arasında en iyisi. Yeni A Serisi eskisinden daha fazla omuz mesafesi (önde +9 mm, arkada +22 mm) ve daha fazla baş mesafesi sunuyor (önde 7 mm, arkada 8 mm). Bu farklar çok büyük olmasa da daha iyi görüş açıları ve alçak ön konsol yerleşimi sayesinde, subjektif ferahlık hissi daha iyi. Bagajda ise hem hacimsel, hem de kullanışlılık anlamında iyileştirmeler yapılmış. 29 lt'lik artışla 370 lt olan bagajın, yükleme ağız da genişletilmiş. Üzerinde dokunmatik yüzeyler bulunan 3 kollu direksiyon simidi şık ve sportif. Bu dokunmatik yüzeylerden solda olan, ön konsolun sol tarafındaki ekrana, sağdaki ise sağdaki ekrana kumanda ediyor. Yeni A Serisi'nin dikkat çeken bir özelliği de MBUX - Mercedes-Benz User Experience (Mercedes-Benz

Kullanıcı Deneyimi) adlı yapay zekâ sistemi. Bu sistemin sesli komut sistemlerinden farkı, sürücünün alışkanlıklarına adapte olabilmesi ve öneriler sunabilmesi. Benim mekânla ilgili eleştirim eski A Serisi'nde yükseklik ayarlı emniyet kemeri varken, yenisinde bu özelliğin sunulmaması.

Sürüş özellikleri

Düzenlenen organizasyonda A 200'ü kullanma fırsatı buldum. Otomobildeki M282 kodlu, 1332 cc'lik, silindirli motor Renault ile ortak geliştirilmiş bir güç ünitesi. Tamamı alüminyum alaşımdan üretilen bu motor eski 1.6 lt'lik motordan daha kompakt ve hafif. Ancak güç konusunda eski 1.6 motordan eksiği yok, fazlası var. 5500 d/d'de 163 HP güç ve 1620 d/d'de 250 Nm tork üreten, silindir kapama teknolojili bu motor, canlı ve gaz pedalı tepkilerine

A Serisi, S Serisi'nde gördüğümüz teknolojileri de barındırıyor. Işıltılı iç mekanda kalite hissi yüksek. Renault ile ortak geliştirilmiş 1.3 litrelik benzinli motor 163 HP gücünde.



güzel cevap veriyor ve fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.0 saniyede tamamlıyor. Motorla birlikte yenilenen 7G-DCT şanzıman da eskisinden daha hızlı ve sessiz çalışıyor. Yeni A Serisi'nde arka süspansiyonların yapısı motorların güç seviyesine göre farklılık gösteriyor. A 200 ve A 180 d'de arka süspansiyon sistemi torsiyonlu, ülkemizde henüz satılmayan daha güçlü A 250'de ise 4 kollu. A 250'yi henüz denemediğimiz için konfor-yol tutuş konusunda bir karşılaştırma yapabilmemiz mümkün değil.

Yükleme ağız genişletilen bagajın hacmi de 29 lt'lik artışla 370 lt olmuş. Otomobilin burnu eskisine göre 50 mm daha alçak.



Arka süspansiyon sisteminin torsiyonlu olması test sürüşünde yol tutuş ve konfor konusunda bir rahatsızlık yaratmadı. Otomobilin ön konsolundan stabilize yollarda zaman zaman gelen çok hafif çıtırtılar ise bu otomobilin sürüşünde dikkat çeken bir olumsuzluk olarak notlara girdi.

Sonuç

Yeni A 200, eskisinden daha hızlı, daha düşük tüketimli bir otomobil olmuş. İç mekân ise çok ışıltılı ve havalı.

Mercedes-Benz A 200 7G-DCT

Fabrika verileri

Motor:	1332 cc, 4 silindirli, benzinli, turbo
Şanzıman:	7 ileri oranlı DCT
Maksimum güç:	163HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1620 d/d
Maksimum hız:	225 km/s
0-100 km/s:	8.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4419 / 1796 / 1440 mm
Bagaj hacmi:	370/1210 lt
Tüketim (ortalama.):	5.2-5.6 lt /100 km
Fiyat:	193.400 TL (Style) / 213.200 TL (AMG)
+	Yol tutuş, kalite hissi, canlı performans
-	Emniyet kemeriinde yükseklik ayarı yok

120 g/km **B** 128 g/km **C**



Mercedes-Benz GLC 350 e

Bir "plug in hybrid" olan Mercedes-Benz GLC 350 e, çevreci teknolojiyi, yüksek prestij ve ileri teknoloji ile bir araya getiriyor.



Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Resul Muslu, Suat Köksal

M

ercedes-Benz GLC Serisi, 2015 yılından beri yollarda olan bir model ve daha önce bu serinin benzinli ve dizel 250 versiyonlarını kullanmıştık. Şimdi ise sırada GLC 350e 4Matic AMG var. GLC 350e 4Matic AMG'nin test ettiğimiz tarihteki fiyatı 472.300 TL'den başlıyordu, test aracımızın fiyatıysa 529.484 TL olarak açıklanmıştı.

Tasarım ve iç mekân

GLC, zaten yollarda olan bir model olduğundan dış tasarımını uzun uzadıya anlatmayacağım. GLC 350 e, arka tamponun sağ köşesindeki priz girişi ve ön çamurluklardaki EQ Power çıkartmalarıyla kardeşlerinden ayrılıyor. Kalite hissi yüksek ve oturma alanı konusunda sorunsuz iç mekândaysa fark, Dynamic Select sürüş modu seçimi butonunun sırasında bulunan ve bu otomobile özel olan "enerji yönetimi butonu" diyebileceğimiz düğme.





Yola çıkma vakti

Plug in hybrid, yani prizden de şarj olabilen bir hibrit otomobil olan GLC 350 e 4Matic'in ilk çalıştırma anındaki gücün kaynağı 22.5 Ah kapasiteli 8.7 kWh'lık lityum-iyon batarya. Otomobilde 114 HP güç ve 340 Nm tork üreten elektrikli motorun dışında GLC 250'de de görev yapan 2.0 litrelik, 211 HP güç ve 340 Nm tork üreten benzinli motor görev yapıyor. Açıklanan toplam sistem gücü 320 HP, toplam sistem torkuysa 560 Nm. Otomobilin 4 farklı enerji yönetim seçeneği var. Bunlar Hybrid, eMode, eSave ve Charge.



Hybrid kullanım, optimum verimlilik üzerine olan aracın ana sürüş modu. eMode, tamamen elektrikli sürüş modu ve bu modda 34 km menzile ve 100 km/s'nin üzerinde hızlara ulaşabilmek mümkün. eSave ise, bataryadaki enerjiyi koruma modu. Örneğin bu sayede bataryadaki enerjiyi sadece şehiriçi kullanımı için saklayabilirsiniz. Charge ise seyahat esnasında bataryayı, içten yanmalı motor vasıtasıyla şarj etmek için olan mod.

GLC 350 e, ilk hareket anında sadece elektrik motoru ile yol aldığı için son derece sessiz. Öyle ki benzinli motor devreye girdiği zaman insan yadırgıyor. Bunun nedeni de insan rahata çabuk alışır misali, "elektro sürüş"ün sessizliğine çabuk alışması. GLC 350 e 4Matic'in en güzel yanlarından bir tanesi de spor otomobilleri aratmayan ivmelemesi. 2025 kg'lık

ağırlığı GLC 250'den 290 kg fazla olmasına rağmen, elektrikli motorun verdiği ekstra güç sayesinde 0'dan 100 km/s hıza 5.9 saniyede çıkan bu otomobil, ekonomik sürüş prensiplerine bağlı kalındığıdaysa kolayca 4.0 lt/100 km tüketim değerinin altına inebiliyor. Tabii ki uzun yol sürüşlerinde batarya boşaldıktan sonra tüketim biraz daha yükseliş gösterebilir.

Yol tutuş konusunda da herhangi bir sorun yok. Önde 4 kollu, arkada 5 kollu bağımsız süspansiyon var. Konfor-yol tutuş dengesi iyi ayarlanmış süspansiyon sistemi, bu sınıf için iyi bir yol tutuş sağlıyor ve hızlı virajlarda bile tedirginlik duyulmuyor. Sürekli dört tekerlekten çekişli GLC'de gücün yüzde 45'i ön tekerleklere, yüzde 55'i arka tekerleklere aktarılıyor.

Ana göstergeler analog ve dijital birimlerden oluşuyor. Malzeme ve işçilik, bu markadan beklendiği üzere üst seviyede.



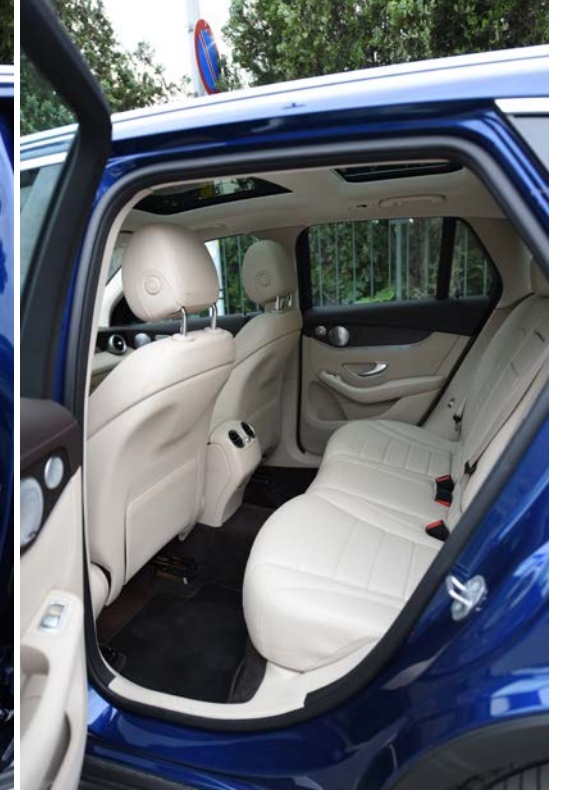
Mercedes-Benz GLC 350 e 4Matic, elektrikli sürüş modunda 34 km'lik menzile ulaşabiliyor. Bu da GLC 350e 4Matic'in şarj edilebilir bir hibrit olduğu düşünüldüğünde şehiriçi kullanımlar için hiç de fena sayılmayacak bir değer.



Sonuç

GLC 350 e 4Matic, şu an fiyat listelerinde olmayan GLC 250 d 4Matic ile 1.5 ay önce neredeyse aynı fiyata sahip. Ancak hem GLC 250 d'den, hem de GLC 250'den daha hızlı, daha teknolojik ve daha havalı. Bu yüzden az yakan bir GLC arayışında olanlar için bana göre en cazip seçenek.

Rahat ön ve arka koltuklarda doğal olarak diz ve baş mesafesi sorunu yok. 395 lt'lik bagaj kardeşlerinden 155 lt daha küçük. Bunun nedeniyse bagaj altındaki batarya. Batarya; yüzde 20'den yüzde 80 doluluğa hızlı şarj ile 2 saatte, ev tipi şarj ile 4 saatte ulaşabiliyor.





Mercedes-Benz GLC 350 e 4MATIC AMG

Fabrika verileri

Benzinli motor:	1991 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri oranlı otomatik
Benzinli motor maksimum güç:	211 HP @ 5500 d/d
Benzinli motor maksimum tork:	350 Nm @ 1200-4000 d/d
Elektrikli motor maksimum güç & tork :	114 HP & 340 Nm
Toplam sistem gücü & torku:	320 HP & 520 Nm
Maksimum hız:	235 km/s
0-100 km/s:	5.9 sn
Bagaj hacmi:	395/1445 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4656 / 1890 / 1639 mm
Tüketim (ortalama):	2.6 lt/100 km
Fiyat:	472.300 TL (baz) / 529.484 TL (test aracı)
+	İç mekân, yakut tüketimi, ivmelenme
-	Ufalan bagaj hacmi

60 g/km **A**



Dacia Duster 1.2 125 HP 4x2

125 HP'lik motora sahip Duster 1.2, rahat geçişli manuel şanzımanıyla, otomatik şanzıman takıntısı olmayan kişiler için makul fiyatlı ve makul performanslı bir SUV.





SUV gövde tipindeki araçların otomobil pazarındaki payı gün geçtikçe büyüyor. Bu pazarı büyüten modellerden biri olan Dacia Duster 2011'de yollara çıktığında, bütçesi kısıtlı olan kişileri SUV segmenti ile tanıştırmayı amaçlamıştı ve Türkiye'de elde ettiği 92.000 adetlik satışla bunda başarılı olmuştu. Görevini başarıyla yapan ilk nesil Duster'ın ardından ikinci nesil Duster, 2018 Mart başı itibarı ile 1.6 16V 115 HP 4x2 düz vites, 1.2 TCe 125 HP 4x2 düz vites benzinli ve 1.5 dCi 90 HP 4x2 düz vites, 1.5 dCi 110 HP 4x2 düz vites, 1.5 dCi 110 HP 4x2 EDC otomatik, 1.5 dCi 110 HP 4x4 düz vites dizel motorlu versiyonlarla satışa sunuldu. 1.2 TCe 125 HP motorlu



4x2 Duster'ın Comfort donanım seviyesindeki fiyatı 84.550 TL. Bu sayfalarda görülen Prestige donanım seviyesindeki 1.2 TCe 125 HP Duster'ın başlangıç fiyatıysa 89.550 TL. Buna Vizyo Paket (Dacia Media Nav multimedya sistemi, 360 derece kamera sistemi ve kör nokta uyarısı: 4500 TL), Look Paket (1900 TL), eller serbest Dacia Kart Sistemi (1000 TL), metalik boya (1000 TL) ve otomatik klima (1000 TL) eklendiğinde fiyat 98.950 TL'ye ulaşıyor.

Tasarım ve iç mekân

Yeni Duster'ın tasarımından daha önceki yazılarımızda bahsetmiştik. Kısaca tekrar ele almak gerekirse otomobilin eskiye göre yere daha sağlam bir duruşa sahip olduğunu söyleyebiliriz. Yandan bakıldığında omuz çizgisinin yükseltildiği ve buna bağlı olarak cam yüzeylerinin ufaltıldığı

göze çarpıyor. Ayrıca ön cam da 100 mm ileriye konumlandırılmış. 4674 mm'lik dingil mesafesi (4x2) değişmemiş otomobilin bagaj hacmi 455 lt. İç mekânda ciddi değişim var. Ön konsol eskisinden 74 mm daha yüksek ve kumanda birimleri yeni. Özellikle dijital klimanın alüminyum görünümlü çerçeveye sahip klima kumandaları göze güzel geliyor. Bazı noktalarda birleşim yerleri muntazam olmasa da bu fiyat seviyesindeki bir araç için bunu normal karşılamak lazım. Ön ve arka oturma alanı önceden olduğu gibi şimdi de sorunsuz.

Motor ve sürüş özellikleri

Sıralı 4 silindirli, 1.2 lt'lik, 5300 d/d'de 125 HP güç ve 2300 d/d'de 205 Nm tork üreten, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor "canlı" karakteriyle deyim yerindeyse Duster'a tam

Havalandırma kumandaları şık ve kolay kullanımlı. Manuel klima standart, otomatik klima ise 1000 TL ek ödeme ile alınıyor. 7 inçlik dokunmatik multimedya ekranı opsiyonel.



gelmiş. Rahat geçişlere sahip 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor 1301 kg'lık kütleyi hareket ettirirken zorlanmıyor ve makul bir çekiş gücü sunuyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10.4 saniyede tamamlayan Duster 1.2 TCe 4x2'nin maksimum hızıysa 177 km/s. Gerçek hayattaki yakıt tüketimi ise yaklaşık 300 km'lik karma kullanım sonunda 6.8 lt/100 km olarak gerçekleşti.

Süspansiyon konfor odaklı ve darbeleri başarıyla sönümlüyor. Direksiyon sistemi de eski Duster'larla karşılaştırılamayacak kadar iyi ve daha rahat çevriliyor. Ancak bu direksiyondan çok hızlı tepkiler beklemeyin. Bununla beraber akustik konfor da belirgin şekilde arttırılmış. Hem yol, hem rüzgâr sesi eskisine göre daha az hissediliyor.

Yeni Dacia Duster'ın iç mekan ölçüleri fazla değişmemiş. Ön ve arka koltuklardaki oturma alanı önceden olduğu gibi şimdi de yeterli.



360 derece kamera sistemi Vizyo Paket kapsamında geliyor. Bagaj hacmi 445 lt. Çamurluk eklentileri maceracı görünümü pekiştiriyor.

Sonuç

Dacia Duster 1.2 TCe 125 HP 4x2, otomatik şanzıman takıntısı olmayan kişilerin beklentilerini rahatlıkla karşılayacak, fiyatının hakkını fazlasıyla veren bir otomobil.

Dacia Duster 1.2 TCe 125 HP 4x2 Prestige**Fabrika verileri**

Motor:	1197 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	125 HP @ 5300 d/d
Maksimum tork:	205 Nm @ 2300 d/d
Maksimum hız:	177 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Bagaj hacmi:	445 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4341/1804/1693 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.3 / 5.5 / 6.2 lt/100 km
Fiyat:	84.550 TL (Comfort)/89.550 TL (Prestige)
+	Fiyat-fayda ilişkisi, vites geçişleri, makul çekiş
-	Ufak işçilik kusurları

138 g/km

C



Ford EcoSport 1.0 Otomatik

Ford EcoSport, sert hatları ile küçük SUV segmentinin güçlü görünümlü üyelerinden bir tanesi.



Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün



F

ord, Türkiye'de SUV gamında eksik bir oyuncu ile rekabet ediyordu. Üstelik de bu eksiklik küçük SUV sınıfı gibi her geçen gün büyüyen bir segmenteydi.

Avrupa'da 2014 yılında yollara çıkan EcoSport yurtdışında 166.000 adet civarında satışa ulaşmış olsa da, özellikle tasarım ve iç mekân kalite hissi ile ilgili olarak Avrupa otomobil medyasının eleştirileri oklarını üzerine çekmişti. Bu eleştirileri dikkate alan Ford, EcoSport'un 2300 parçasını yenileyerek, bu sınıftaki rekabete daha uygun hale getirdi. Ford EcoSport ülkemizde Nisan 2018'de yollara çıktı. Şu anda sadece ST-Line donanım seviyesiyle ve 1.0 lt benzinli 125 HP otomatik ile 1.5 lt dizel 100 HP manuel şanzımanla satışta olan EcoSport'un her iki versiyonun da satış fiyatı 133.000 TL.



Tasarım ve iç mekân

EcoSport, günümüzdeki birçok küçük SUV'un aksine daha fazla "arazi aracı" havasında bir görünüme sahip. Yeni Fiesta'dan 56 mm daha uzun (4096 mm), 30 mm daha geniş (1765 mm), 237 mm daha yüksek (1713 mm) olan EcoSport'un dingil mesafesi de 26 mm daha fazla. Taban yüksekliği dizel motorlu versiyonlar için 160 mm olarak açıklanırken, benzinli versiyonlarda bu değer 190 mm. Otomobilin iç mekânının Fiesta'yı andırması doğal olarak ki bir sürpriz değil. Standart olarak gelen kırmızı dikişli deri koltuklar, alüminyum pedal seti gibi donanımlar iç mekâna sportiflik katıyor. Orta konsolun üstünde SYNC3'ün yüksek çözünürlüklü 8 inçlik ekranı yer alıyor. Otomobilin ön ve arka koltuklarındaki yaşam alanları bu sınıf için gayet yeterli. Ancak vites konsolunun ön kısmındaki eşya gözü biraz ufak... Gelelim bagaja... Bu otomobilin en alışılmadık yönü

bagaj kapağının açılma şekli. Sola, tek parça olarak açılan bu kapağın kolu da stop lambasının içine gizlenmiş durumda. Sonuç olarak yeni bir tasarım ya güzel olduğu, ya da hayatı kolaylaştırdığı için tercih edilir. Tasarım, göreceli olduğu için bir kenara konsa bile; bu tip bir arka kapının şehir hayatını kolaylaştırmaktan çok, zorlaştıracığı açık. 356 lt'lik bagaj hacmi ise sınıfının en büyüğü olmasa da sınıf ortalamasını tutturuyor.

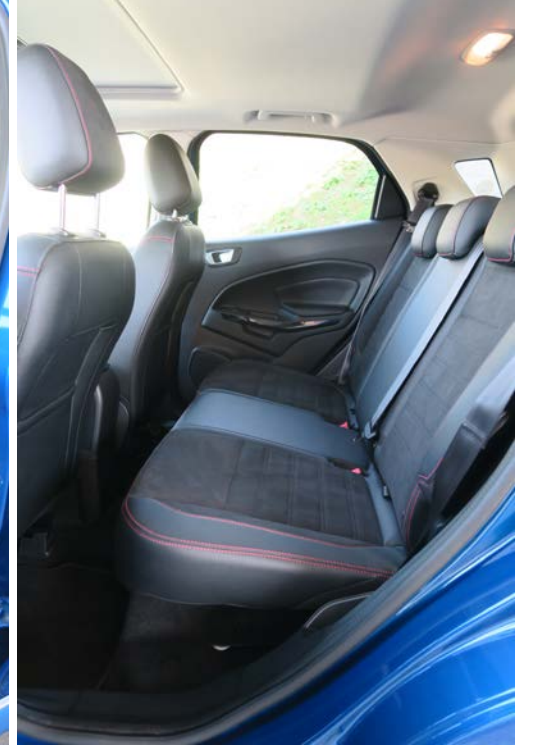
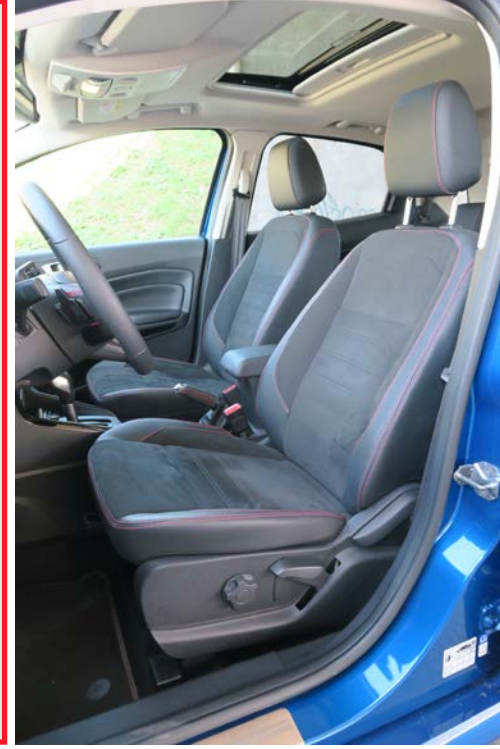
Motor ve sürüş özellikleri

EcoSport'ta 1.0 EcoBoost 125 HP motor, zaten otomobil severlerin iyi bildiği bir güç ünitesi ve "downsizing" olarak bilinen küçük hacimden büyük güç elde etme konusunda en başarılı örneklerden. 998 cc'lik, 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli bu motor 6000 d/d'de 125 HP güç ve 1400-4500 d/d'de 170 Nm maksimum tork üretiyor. 6

Kadran grubu rahat okunan otomobilin 8 inçlik multimedya ekranı yüksek çözünürlüklü. 1.0 EcoBoost motor sadece otomatik şanzımanla satılıyor.

ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor fabrika verilerine göre 1324 kg ağırlığındaki otomobile 11.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Bu değer kullanım sırasında çok hızlı his vermese de aile kullanımları için gayet yeterli ve aynı motora sahip manuel şanzımanlı kardeşinden 1.1 sn daha iyi. Otomatik şanzımanın geçişleri sarsıntısız ancak vites geçişleri çift kavramalı şanzımanlardan ve bazı rakiplerinin tork konvertörlü otomatik şanzımanlarından daha yavaş his veriyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz otomobil, 300 km'lik karma sürüşte 7.9 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Son 20 yıldır neredeyse tüm modellerinde yol tutuş-konfor dengesini çok iyi harmanlayan Ford Avrupa, EcoSport'a hafif sert bir kullanım sunan spor süspansiyon uygulamış. Ancak yol tutuş olarak rakiplerinden daha iyiymiş hissi vermedi.

Kırmızı dikişler iç mekana hareket katmış. Sunroof 3300 TL ek ödeme ile alınabiliyor. Bu otomobilin en fazla alışkanlık gerektiren tarafı, bagaj kapağının kullanışsız açılma şekli. Bu kapağın ardında 356 lt'lik yükleme hacmi mevcut.





8 hoparlör ve 1 subwoofer'dan oluşan B&O ses sistemi 2500 TL'lik bir opsiyon.

Sonuç

ST-Line donanımıyla satılan EcoSport 1.0 EcoBoost Otomatik'in fiyatı; Seat Ateca 1.0 TSI DSG Excellence, Renault Captur 1.2 TCe EDC Icon gibi rakiplerinden biraz daha yüksek olsa da, donanım seviyesi zengin.



Ford EcoSport 1.0 EcoBoost 125 Hp Otomatik ST-Line

Fabrika verileri

Motor:	998 cc, 4 silindirli, benzinli, turbo
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	125 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	170 Nm @ 1400-4500 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4096 / 1765 / 1713 mm
Bagaj hacmi:	356/1238 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.2 / 5.0 / 5.8 lt / 100 km
Fiyat:	133.000 TL
+	Direksiyon hissi
-	Bagaj kapağı

134 g/km

C

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



e-otodergi