

WWW.

e-otodergi.com

MART-NİSAN 2025

SAYI:178

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



KAPAK KONUSU

MERCEDES-BENZ CLA

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ TOYOTA LAND CRUISER PRADO 2.8 D-4D 8 AT • BMW 120 M SPORT • PEUGEOT E-3008 210 HP GT • BYD SEAL U DM-i DESIGN • VOLVO XC90 B5

Güven

Güvenilir olmayan bir kişi ile kimse yola çıkmak istemez. Otomobiller konusunda da durum benzer. Eski dönemlerde atlar, insanların sadık ve güvenilir yol arkadaşlarıydı. Otomobillerin ortaya çıkması ile atların yerini doğal olarak otomobiller aldı. Ancak insanların beklentileri değişmedi, "Güven ve güvenilirlik". Ülkemizde bu konuda resmi bir istatistik olmasa da yurtdışında bu konuda çalışmalar mevcut. ABD'li değerlendirme kuruluşu J.D. Power, ABD'de satılan otomobil markalarına yönelik Güvenirlilik Araştırması 2025'in sonuçlarını yayınladı.

Bu çalışmaya göre üç yıllık sahiplikten sonra araç sorunları 2009'dan bu yana en yüksek seviyeye ulaşmış durumda. 2024 sonuçlarıyla karşılaştırıldığında, sektör 100 araç başına düşen sorunda yüzde 6'lık bir artış yaşıyor. Bunda özellikle otomobillerin karmaşıklaşan multimedya sistemlerinin de payı var. Çünkü telefon ile multimedya sistemine bağlanamama gibi bir sorun da servis ziyareti yapılmasına ve servis kaydı açılmasına neden oluyor.

J.D. Power'ın araştırmasına göre 2025 yılı itibarıyla Volkswagen, 285 sorun/100 araç ile, en az güvenilir ve en sorunlu marka olarak listenin en altında kendisine yer buldu. Bu, 2024'teki 267 sorun/100 araçlık skora göre önemli bir artış anlamına geliyor. Volkswagen'in bir basamak üstünde Chrysler (282/100), iki basamak üstünde ise Jeep (275/100) markaları yer alıyor.

Bu araştırmaya göre en az sorun çıkartan, en güvenilir araçlar sıralamasının en üstünde ise 100 araç başına 140 sorun ile Lexus yer alırken, bu markayı 100 araç başına 143 sorun ile Buick ve 100 araç başına 161 sorun ile Mazda takip ediyor.

Mutlu bir ay dilerim.

Tarık Akagün

tarik@e-otodergi.com





24



30



36

HABERLER

- 09 Rakamlarla otomotiv
- 10 Mart 2025 otomobil satışları
- 17 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 18 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 19 Mercedes-Benz CLA



19

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 24 Toyota Land Cruiser Prado
2.8 D-4D 8 A\T
- 30 BMW 120 M Sport
- 36 Peugeot E-3008 210 HP GT
- 42 BYD Seal U DM-i Design
- 49 Volvo XC90 B5

YASAL UYARI

- 55 e-otodergi yasal uyarı yazısı

e-otodergi

MART-NİSAN 2025 – SAYI 178

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Fatih Mah. Üzüm Sk. Jale Hn Apt.
No:14/15
Büyükcçekmece/İstanbul
www.e-otodergi.com

Editör

Tarık Akagün
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.

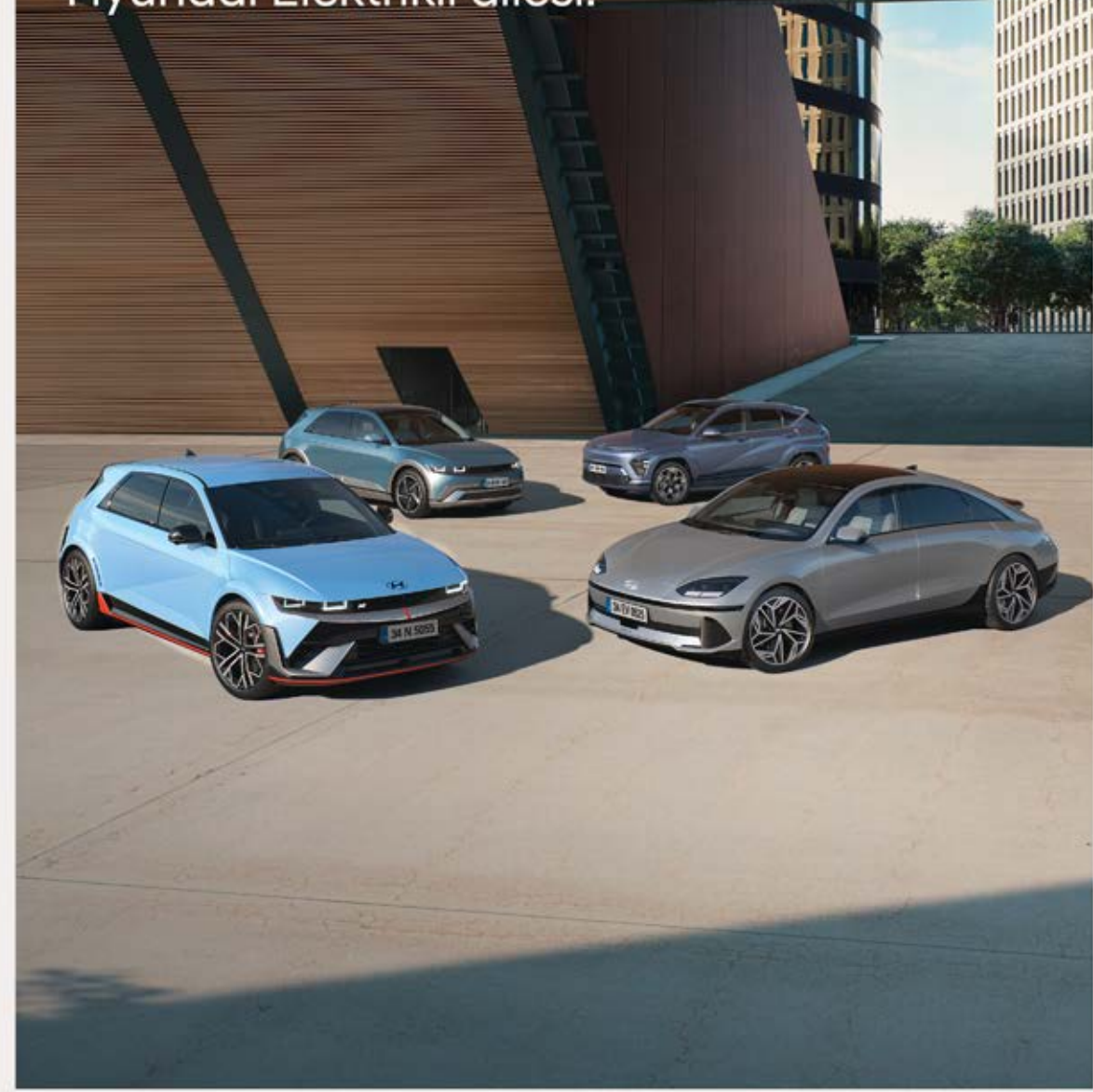


Hyundai, Türkiye’de elektrikli araç üretecek

Kısa bir süre önce unvan değişikliğini duyuran Hyundai Motor Türkiye, 2026 yılında İzmit’teki fabrikasında elektrikli otomobil üreteceğini açıkladı. İzmit fabrikasında üretilecek olan EV model, Hyundai’nin büyüyen elektrikli ürün gamına katkıda bulunacak ve Avrupa pazarının sürdürülebilir mobilite çözümlerine yönelik artan talebini destekleyecek. Hyundai Motor Türkiye, elektrikli modelin yanı sıra içten yanmalı motorlu modeller üretmeye de devam edecek. Markanın yeniden yapılanma çabaları, Hyundai Motor Grubu’nun Kore dışındaki ilk ve en uzun süredir hizmet veren yurtdışı üretim merkezi konumunu da vurguluyor. 28 yılda üç milyondan fazla araç üreten Hyundai Motor Türkiye, istihdama, ihracata ve ulusal ekonomiye önemli ölçüde katkıda bulunmaya da devam ediyor. Hyundai Motor Türkiye, mevcut üretim genişlemesine ek olarak yerel tedarığe de öncelik veriyor. Bu sayede araç bileşenlerinin yüzde 55’inden fazlası 50’den fazla tedarikçiden oluşan bir ağ aracılığıyla yerli olarak üretiliyor. İzmit’te üretilecek EV’ler de bu oranı sürdürme hedefinde olacak. Hyundai Motor Türkiye, tüm bu gelişmelerin ışığında elektrikli araç üretimini hızlandırarak hem rekabetçi konumunu hem de çevre dostu mobiliteye olan bağlılığını güçlendiriyor.

Dünyayı değiştirmeye bugünden başla.

Hyundai Elektrikli ailesi.





Renault 5 Turbo 3E

Renault 5 Turbo 3E duyuruldu. Renault'unun küçük sınıftaki temsilcisi Renault 5, 1980-1984 yılları arasında üretilen Renault 5 Turbo ve Turbo 2 modelleri, o dönemde çok ses getirmiş ve markanın unutulmaz modelleri arasına girmişti. Zamanla birlikte bu efsane model de değişime uğrayarak elektrikli bir model olarak yollara çıkmaya hazır. Renault 5 Turbo 3E, 2027 yılının ilk yarısında yollara çıkacak ve toplamda 1.980 adet üretililecek. Renault 5 Turbo 3E, 540 HP güç üreten arkadan itişli çift motorlu bir elektrikli aktarma sistemine sahip. Maksimum torku 4800 Nm olarak açıklanan yaklaşık 1450 kg'lık otomobil, 0-100 km/h hızlanmasını 3.5 saniyenin altında bir sürede tamamlarken, maksimum 270 km/h hıza erişiyor. Tek şarj ile 400 km'nin üzerinde bir menzile vadeden otomobilin 70 kWh'lık bataryası, 800V mimarisi sayesinde 350 kW DC hızlı şarj desteği ile 15 dakikada %15'ten %80'e dolabiliyor. MULTI-SENSE sisteminde; Kar, Normal, Spor ve drift işlevini de içeren Yarış olmak üzere dört sürüş modu bulunuyor.

Elektrikli Toyota C-HR+

Toyota, tamamen elektrikli Toyota C-HR+ modelini 2025 yılı sonunda Avrupa'da satışa sunacağını duyurdu. Tamamen elektrikli Toyota C-HR+, e-TNGA BEV platformu kullanılarak üretililecek. Elektrikli Toyota C-HR+'da 57,7 kWh ve 77 kWh olmak üzere 2 batarya seçeneği olacak. 57.7 kWh'lık batarya sadece önden çekişli versiyonlarda, 77 kWh'lık batarya ise hem önden çekişli, hem de 4 tekerlekten çekişli versiyonlarda sunulacak. Otomobilin kapsamlı enerji tüketim değerleri henüz açıklanmasa da, uzun menzilli versiyonun WLTP karma kullanımda 600 km civarında bir menzile sunması bekleniyor. 11 kW'lık yerleşik şarj cihazı (onboard charger) standart olarak gelirken, 22 kW'lık yerleşik şarj seçeneği de sunulacak. Otomobilin şarj altyapısı maksimum DC 150 kW'ya kadar destekliyor. Elektrikli C-HR+'nın giriş seviyesinde 167 HP (123 kW) gücünde motor görev yapıyor. 77 kWh bataryada önden çekişli versiyon 224 HP (165 kW) güç üretirken, AWD versiyon 343 HP (252 kW) gücünde ve 0-100 km/h hızlanmasını 5.2 saniyede tamamlıyor.



BMW Art Car Koleksiyonu 50. Yıl Dönümü Dünya Turu

BMW'nin, otomobilleri sanatla buluşturan Art Car Koleksiyonu, 50. yıl dönümünü kutlamak için 5 kıtayı kapsayan tarihindeki en büyük dünya sergileme turuna çıktı. 20 – 22 Mart tarihlerinde Viyana'daki Uygulamalı Sanatlar Müzesi ve Spark Sanat Fuarı'nda start alan tur; Türkiye'de 24 – 28 Eylül tarihlerinde gerçekleştirilecek Contemporary İstanbul'da koleksiyonun ilk ve son modelleri olan Alexander Calder imzalı 1. Art Car - BMW 3.0 CSL ve Julie Mehretu imzalı 20. Art Car - BMW M Hybrid V8 ile yer alacak. "Rolling Sculptures" yaklaşımıyla toplam 20 BMW modelinden oluşan BMW Art Car Koleksiyonu; çağdaş sanat, müzik ve sinemanın yanı sıra tasarım alanında yüzü aşkın girişimle küresel kültürel etkileşimin özünü simgeliyor. Alexander Calder'in tasarladığı ilk BMW Art Car'dan, son tasarım Julie Mehretu'nun 20. BMW Art Car'ına kadar 50 yılın sanat tarihine ışık tutan koleksiyon, minimalizm, pop art, büyülü gerçekçilik, soyutlama, kavramsal ve dijital olmak üzere sanatın birçok farklı formundan çalışmayı barındırıyor.



Makyajlı BMW iX Türkiye'de

Makyajlanarak yeni yüze kavuşan BMW iX; xDrive60 ve M70 versiyonlarıyla Türkiye'de satışa sunuldu. Makyajlı BMW iX xDrive60 7.118.700 TL, BMW iX M70 ise 7.792.700 TL'den başlayan fiyatlara sahip. BMW iX xDrive60, 400 kW elektrik motoruyla 544 HP maksimum güç ve 765 Nm maksimum tork üreterek 0'dan 100 km/s hıza 4.6 saniyede ulaşabiliyor. 701 km'ye kadar menzil sunma iddiasındaki BMW iX xDrive60, 195 kW DC şarj teknolojisiyle 35 dakikada %10'dan %80 batarya seviyesine ulaşabilmesinin yanı sıra sadece 10 dakikalık DC şarj ile 217 kilometreye kadar menzil kazanabiliyor. 485 kW elektrik motoruna sahip BMW iX M70 ise 659 HP maksimum güç ve 1015 Nm maksimum tork üreterek 0'dan 100 km/s hıza 3.8 saniyede çıkabiliyor. 600 kilometreye varan menziliyle dikkat çeken BMW iX M70, 195 kW DC şarj teknolojisiyle 35 dakikada yüzde %10'dan %80 batarya seviyesine erişebilirken sadece 10 dakikalık DC şarj ile 182 kilometreye kadar menzil kazanabiliyor.

Petlas Prestige Sport tanıtıldı

UHP (Ultra High Performance) sınıfı bir lastik olarak tanımlanan Petlas Prestige Sport, ıslak-kuru zemin performansı, konfor, gürültü seviyesi gibi konularda premium segment kullanıcılara bir alternatif olma iddiasında. Prestige Sport'un tanıtıldığı lansmanda konuşan Petlas Genel Müdürü Hakan Yalnız, "Yüksek performans lastiği olarak geliştirdiğimiz yeni ürünümüz Prestige Sport'un sunduğu ıslak zeminde iddialı fren performansı, üstün yol tutuşu ve sessiz sürüşle sunduğu konfor gibi pek çok özelliğiyle de rekabette fark yaratacağını düşünüyoruz" dedi. Yaklaşık 3 yıllık bir çalışma sonucunda ortaya çıkan Petlas Prestige Sport, kullanılan Smart Flex Technology ve Adhesive Filler Technology gibi mühendislik çözümleriyle, lastiğin hem dayanıklılığını hem de performansını üst seviyeye taşımayı hedefliyor. Motor sporlarından elde edilen bilgi birikimiyle geliştirilen özel sırt karışımı, yüksek sıcaklıklara karşı direnç göstererek daha uzun ömür ve düzenli aşınma sağlarken, hibrit kord teknolojisi sayesinde yol ile temas dinamik olarak optimize edilerek yüksek hızlarda dahi istikrarlı yol tutuşu sunuluyor. Ayrıca, optimize edilmiş taban profili ve düşük desen gürültüsü sayesinde hem konforlu hem de sessiz bir sürüş vad ediyor.



MINI Cooper'a WWCOTY'den ödül

MINI Cooper; sadece kadın otomotiv gazetecilerinin yer aldığı uluslararası bir jüriden oluşan Women's Worldwide Car Of The Year'da (WWCOTY) «Urban Model / Şehir Otomobili» kategorisinde "En İyi Şehir Otomobili" ödülü aldı. Bu yıl 15'incisi düzenlenen ödüllerin jürisinde 5 kıtadan, 55 ülkeden 82 kadın otomotiv gazetecisi oy kullandı. Konu ile ilgili olarak açıklama yapan Borusan Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Hakan Tiftik, "Tasarımından sürüş deneyimine her yönüyle benzersiz bir model olan MINI Cooper'ın, dünya çapında kadın otomotiv gazetecileri tarafından 'En İyi Şehir Otomobili' seçilmesinden mutluluk duyuyoruz. İkonik tarzıyla kullanıcıları için bir tutkuya dönüşen MINI Cooper'ın bu kıymetli ödüle layık görülmesi, dinamik şehir hayatı için ideal olduğunu bir kez daha kanıtıyor." dedi. MINI Cooper 3 Kapı ülkemizde 1.5 lt benzinli 156 HP ve 2.0 lt 231 HP benzinli John Cooper Works versiyonları ile satılıyor. MINI Cooper 3 Kapı 1.5 lt 156 HP Favoured'in başlangıç fiyatı 2.519.100 TL, 2.0 lt 231 HP güç üreten motora sahip MINI John Cooper Works'ün başlangıç fiyatı ise 4.302.000 TL olarak belirtiliyor.





BYD Tang satışa sunuldu

Çinli alternatif yakıtlı araç üreticisi BYD, model gamının en tepesindeki SUV modeli Tang'ı Türkiye'de satışa sundu. 517 HP'lik, tamamen elektrikli, 7 kişilik E segmenti bir SUV olan BYD Tang'ın fiyatı 3.950.000 TL. 4970 mm uzunluğa, 1955 mm genişliğe, 1745 mm yüksekliğe ve 2820 mm dingil mesafesine sahip. 7 koltuklu kullanımda 235 lt olan bagaj hacmi, 5 koltuklu kullanımda 940 lt, 2 koltuklu kullanımda 1655 lt oluyor.

Dört tekerlekten çekişli BYD Tang'da 2 elektrikli motor (önde ve arkada) görev yapıyor. Toplam sistem gücü 380 kW (517 HP) olan 2630 kg'lık otomobil 0-100 km/h hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlayıp maksimum 190 km/h hıza ulaşıyor. WLTP normuna göre karma kullanımdaki enerji tüketimi 24 kWh/100 km olan otomobil 108.8 kWh'lık LFP Blade Batarya paketi ile 530 km menzil vaat ediyor. 108.8 kWh kapasiteli batarya, 11 kW AC şarj portunda 0'dan yüzde 100'e 11 saatte şarj oluyor. DC hızlı şarjda ise yüzde 10'dan yüzde 80 doluluk seviyesine gelmek için gereken süre 46 dk.

e-otodergi

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



Hazırlayan: Tarık Akagün

30

Lancia'nın küçük sınıftaki temsilcisi Ypsilon 30 yaşında. İlk defa 1995 yılında tanıtılan Ypsilon, 1985-1995 yılları arasında üretilen Lancia Y10'un devamı niteliğinde bir model.



30

Opel Maxx, bundan 30 yıl önce, 1995 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. 2.97 metre uzunluğa, 1.58 metre genişliğe ve yüksekliğe sahip bu konsept otomobil, 90 km/h sabit hızla 3.9 lt/100 km'lik yakıt tüketimine sahipti.

90

Skoda, Superb modelini ilk defa 1935 yılında üretti. Üretimi 1949'a kadar devam eden Superb, daha sonra 2001 yılında modern zamanlara uygun olarak tekrar yollara çıktı.



7000

BYD'nin 7000 araç kapasiteli, 199,9 metre uzunluğundaki, 38 metre genişliğindeki BYD CHANGZHOU gemisi, Kocaeli-Derince'deki Safiport limanına yanaştı.

344.120

Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) verilerine göre, Türkiye'de 2025 yılı Ocak-Mart döneminde toplam otomotiv sektörü üretimi bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 9 azalırken, otomobil üretimi yüzde 7 oranında azaldı. Bu dönemde toplam üretim 344 bin 120 adet, otomobil üretimi ise 220 bin 927 adet olarak gerçekleşti.



529.200

Mercedes-Benz Grubu, 2025'in ilk çeyreğinde 529.200 adet otomobil ve hafif ticari araç sattı. Toplam satışların 446.300 adedini otomobil, 82.900 adedini hafif ticari araçlar oluşturdu.



Satışlar rekora doymuyor

2025 yılı otomobil satışları yılın üçüncü ayında gaza bastı. Mart ayında 28.546 adedi yerli, 63.282 adedi ise ithal olmak üzere toplam 91.828 adet otomobil satıldı. ÖTV muafiyetinin pek faydası olmadı ve yerli satış oranı yüzde 31,1'te kaldı.

Yazı: İsa Demir

2

2023 yılından itibaren her ay neredeyse rekor satışlardan bahsediyoruz. 2025'in üçüncü ayından da tüm Mart aylarının en iyi satışı geldi. Mart'ta geçen yıla göre satışlar yüzde 5,5 seviyesinde artış gösterdi. Yerli ve ithal toplam 91.828 adet otomobil satıldı. Bazı firmaların elinde daha fazla stok olsaydı satışlar daha da artabilirdi. Mart ayında 28.546 adet yerli otomobil satıldı ve yerli satış oranı yüzde 31,1 oldu. Demek ki ÖTV muafiyeti sadece yerli otomobiller için geçerli olmasaydı, bu oran daha da düşecekti. Yerli markalar arasında 9.116 adet satışla Renault birinci oldu. Geçen ay 63.282 adet ithal otomobil satıldı. İthaller arasında Peugeot dikkat çekici bir atak yaparak 7.980 adetle en fazla satan marka oldu. 6.193 adet satışla Volkswagen ikinciliğe düştü.

SUV SATIŞLARINDA ARTIŞ DEVAM EDİYOR

2025 Mart ayına göre Sedan ve Hatchback satışları düşerken SUV satışlarında ise artış olduğu görülüyor. Sedan ülkesi olan ülkemizde bu segmentin satışları bir tık düşerek yüzde 23 civarında gerçekleşti. Ayrıntılara bakıldığında C-HB satışları düşmesine karşın B-HB satışları artma eğilimi gösteriyor. B-HB kategorisinde yerli modelimiz Renault Clio HB 5.139 adetlik satışla tüm modeller arasında en fazla satan araç oldu. Renault Megane Sedan 3.828 adetlik satışla ikinci, Fiat Egea Sedan ise 3.703 adetlik satışla üçüncü geldi.

2025 Mart'ta satılan otomobillerin yüzde 55,6'sı C segmentinde yer aldı. Onu yüzde 25,8 payla B segmenti ve yüzde 14,2 payla D segmenti takip etti.

Yerli modelimiz Togg T10X, 3.180 adetle Mart ayında en fazla satan elektrikli araç oldu. Piyasaya girdiğinden bu tarafa büyük bir taleple karşılaşan Kia EV3 1.077 adetlik satışla ikinci geldi. MINI Countryman ise tarihinde hiç olmadığı kadar yüksek bir satışa ulaştı ve Mart ayını 1.062 adetle kapattı. Satılan ilk 10 elektrikli otomobilin hepsi de SUV.

Not: Veriler ODMD- Otomotiv Distribütörleri & Mobilite Derneği'nden alınmıştır. Sıralamalar son aya göre yapılmıştır.

Aylara göre toplam otomobil satışları

Ay	2024	2025	2025/2025 değişim %
Ocak	64.041	55.944	-12,6
Şubat	82.277	76.021	-7,6
Mart	87.071	91.828	5,5
Nisan	61.448		
Mayıs	80.260		
Haziran	87.858		
Temmuz	73.396		
Ağustos	69.288		
Eylül	69.634		
Ekim	75.662		
Kasım	94.595		
Aralık	134.811		
TOPLAM	980.341	223.793	

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Renault	9.116	22.147
2	Fiat	6.473	15.377
3	Toyota	6.204	16.850
4	Hyundai	3.573	10.432
5	Togg	3.180	6.788
	TOPLAM	28.546	71.594

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025	Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Peugeot	7.980	14.437	27	Jeep	258	648
2	Volkswagen	6.193	15.432	28	Land Rover	204	561
3	Skoda	3.767	8.388	29	DS	143	410
4	BMW	3.706	7.851	30	Alfa Romeo	138	347
5	Opel	3.698	9.616	31	Porsche	125	290
6	Citroen	3.542	7.420	32	Tesla	100	3.410
7	Mercedes-Benz	3.089	7.165	33	Lexus	81	153
8	Chery	2.916	6.622	34	Subaru	38	149
9	Kia	2.882	6.537	35	Fiat	36	59
10	BYD	2.870	8.211	36	DFSK	26	55
11	Nissan	2.753	6.208	37	Maserati	25	49
12	Ford	2.571	6.343	38	Jaguar	10	17
13	Dacia	2.077	5.275	39	Skywell	8	42
14	Hyundai	1.854	4.528	40	Leapmotor	4	14
15	Renault	1.817	5.846	41	Aston Martin	2	9
16	Audi	1.811	4.526	42	Bentley	2	6
17	Toyota	1.268	3.907	43	Ferrari	2	4
18	Cupra	1.178	2.037	44	Lamborghini	2	3
19	MINI	1.147	2.444	46	Hongqi	0	2
20	Volvo	1.133	2.561	47	Alpine	0	0
21	Honda	1.010	3.589		TOPLAM	63.282	152.199
22	Seat	751	1.614				
23	Jaecoo	701	1.625				
24	KG Mobility	630	2.056				
25	Suzuki	461	1.142				
26	MG	273	591				



Hyundai i10 öne geçti

2024'ü önde tamamlayan Kia Picanto, Mart ayında yerini Hyundai i10 modeline bırakmış görünüyor. Hyundai i10 modeli Mart ayında 171 adet satarken, Kia Picanto ise 100 adet sattı. Bu iki modelin dışında zaten iddialı başka bir model de yok. Çinli araçlara gelen vergilerden dolayı Leapmotor T03 satışları da çok düştü.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Hyundai i10	171	404
2	Kia Picanto	100	275
3	Fiat 500e	10	15
4	Leapmotor T03	4	14
5	Fiat 500	0	0
	TOPLAM	285	708



Renault Clio HB açık ara!

Yenilendikten sonra satışlarına hız veren Renault Clio HB, 2025 yılında da satışlarına ara vermeden devam ediyor. Mart ayında kendisinden sonra gelen 9 modelin toplamından daha fazla satmayı başardı. Aynı zamanda Clio HB tüm modeller arasında da birinci geldi. Hyundai i20 ise 1.889 adetlik satışla ikinci oldu.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Renault Clio HB	5.139	11.830
2	Hyundai i20	1.889	5.402
3	Opel Corsa	1.525	4.740
4	Volkswagen Polo	913	3.044
5	Seat Ibiza	214	329
6	Skoda Fabia	207	377
7	Honda Jazz	119	499
8	Suzuki Swift	96	199
9	Peugeot 208	82	263
10	Toyota Yaris	62	114
	TOPLAM	10.291	26.893



Tek model kaldı

B segmentinde satılan tek model kaldı. (Diğer iki modeli de listeye ekledik ki tekrar satışı olursa diye!) Aslından B Sedan kategorisi yok oldu gibi bir şey. Çünkü Renault Talant'ın da Mart ayındaki satışı sadece 140 adet. Fakat burada şuna dikkat çekmemiz gerekiyor: B sedan satışları düşüyor ancak; piyasaya sürülen yeni bir alternatif de yok.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Renault Talant	140	525
2	Honda City	0	0
3	Citroen C-Elysee	0	0
	TOPLAM	140	525



Citroen C4, Golf'ü geçti

B hatchback kategorisinin satışları artmasına karşın, C hatchback satışları ise 2025'te de istenen seviyede değil. Toplam satışların ancak yüzde 3,4'ü bu kategorideki otomobillerden oluşuyor. (Geçen yıla göre 1 puan düşük!) 585 adetlik satışla Citroen C4 birinci olurken, Volkswagen Golf ise 516 adet sattı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Citroen C4	585	1.201
2	Volkswagen Golf	516	1.358
3	Skoda Scala	424	761
4	Opel Astra HB	401	783
5	BYD Dolphin	292	623
6	Audi A3 Sportback	228	432
7	Ford Focus	191	711
8	Renault Megane E-Tech	125	298
9	BMW 1 Serisi	79	215
10	Toyota Corolla HB	71	114
	TOPLAM	3.157	7.306



İlk üç model de yerli

Türkiye'de üç adet sedan otomobil üretiliyor ve bu üçünün de en çok satanlar listesinin en üstünde yer alması sevindirici. Ancak satışlarının hala düştüğünü görmekteyiz. Geçen yıl yüzde 26 olan sedan satış oranı bu yıl yüzde 3'e geriledi. Üstelik ÖTV muafiyetli satışların sadece yerli otomobiller için geçerli olmasına karşın.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Renault Megane Sedan	3.828	9.679
2	Fiat Egea Sedan	3.703	9.590
3	Toyota Corolla	3.466	10.295
4	Citroen C4X	2.850	5.433
5	Ford Focus	1.244	3.316
6	Skoda Octavia	870	2.058
7	Honda Civic Sedan	410	877
8	Audi A3 Sedan	289	1.005
9	Mercedes-Benz A Serisi	135	292
10	BMW 2 Serisi	134	214
	TOPLAM	16.932	42.781



Skoda Superb gaza bastı

Skoda Superb'in makyajlı versiyonu satılmaya başlandıktan sonra her geçen gün daha fazla talep görüyor. Mart ayında 810 adet satan Skoda Superb yılın ilk üç ayında da 2.213 adet satarak rakipleriyle arasını açmaya başladı. Mercedes-Benz C Serisi 646 adet satarak ikinci oldu.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Skoda Superb	810	2.213
2	Mercedes-Benz C Serisi	646	1.473
3	BMW 3 Serisi	315	898
4	Audi A5 Sedan	129	243
5	BMW 4 Serisi	116	459
6	BYD Seal	68	192
7	Volkswagen ID.7	28	145
8	Hyundai Ioniq 6	16	316
9	Alfa Romeo Giulia	2	5
10	Audi A4		0
	TOPLAM	2.130	5.948



Başa baş mücadeleye devam

Mercedes-Benz E Serisi ile BMW 5 Serisi arasında amansız mücadele 2023, 2024 derken 2025'te de devam ediyor. Mercedes-Benz E Serisi, Mart ayında 409 adetle en fazla satan oldu ancak; BMW 5 Serisi ilk üç aylık dönemde daha önde görünüyor. 331 adet satan Audi A6 da bu modelleri yakından takip ediyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Mercedes-Benz E Serisi	409	1.055
2	BMW 5 Serisi	372	1.261
3	Audi A6	331	632
4	Mercedes-Benz EQE	115	314
5	BYD Han	74	106
6	Audi A7 Sportback	7	28
7	BMW 5 Serisi	4	8
8	Maserati Ghibli	3	8
9	Audi E-Tron GT	3	5
10	Lexus ES	1	8
	TOPLAM	1.319	3.425



Mercedes-Benz EQS önde

Türkiye'de genelde Mercedes-Benz S Serisi daha çok tercih ediliyordu. Bunun yerini BMW 7 Serisi ve Mercedes-Benz EQS almaya başladı. 72 adet satan Mercedes-Benz EQS birinci gelirken 66 adet satan Mercedes-Benz S Serisi ikinci, 30 adet satan BMW 7 Serisi ise üçüncü oldu.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Mercedes-Benz EQS	72	165
2	Mercedes-Benz S Serisi	66	163
3	BMW 7 Serisi	30	122
4	Porsche Taycan	11	35
5	Audi A8 L	8	15
	TOPLAM	193	516



Peugeot 2008'den büyük atak

Peugeot yılın ilk iki ayında 2.387 adetlik satışa ulaşırken, sadece Mart ayında 3.208 adet satarak ciddi bir atak gerçekleştirdi. Yükseltilmiş HB olarak görülen modellerden biri olan Dacia Sandero Stepway, Mart ayında 1.956 adet satarak en çok satan ikinci model oldu. Yerli modelimiz Hyundai Bayon ise üçüncü geldi.

B-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Peugeot 2008	3.208	5.595
2	Dacia Sandero Stepway	1.956	4.984
3	Hyundai Bayon	1.513	4.626
4	Kia EV3	1.077	1.898
5	Skoda Kamiq	858	1.498
6	Opel Mokka	778	1.745
7	Ford Puma	775	1.654
8	Volkswagen Taigo	672	2.229
9	Kia Stonic	338	666
10	Nissan Juke	326	868
	TOPLAM	13.252	30.431



İlk üç model de yerli

İlk üç modelin yerli olması konusunu daha çok sedan kategorisi için yazıyorduk. Fakat ÖTV muafiyetinin en fazla yaradığı model olan Toyota C-HR satışlarda sınıf atlayıp ilk üçe girmeyi başarınca, Togg T10X ve Fiat Egea Cross ile birlikte en çok satan ilk üç model de yerli oldu. Ve böyle de gidecek gibi görünüyor.

C-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Togg T10X	3.180	6.788
2	Fiat Egea Cross	2.770	5.787
3	Toyota C-HR	2.738	6.555
4	Nissan Qashqai	2.261	4.549
5	Peugeot 408	2.070	3.470
6	Peugeot 3008	2.039	4.108
7	Hyundai Tucson	1.248	3.142
8	Volkswagen Tiguan	1.187	2.806
9	Chery Tiggo 7 Pro Max	1.144	3.208
10	Volkswagen T-Roc	999	2.792
	TOPLAM	30.061	73.998



BMW X1 dikkat çekiyor

Daha önce BMW'nin SUV kategorisinde hiç bir modeli bu kadar talep görmemişti. Hibrit versiyonun biraz fiyat avantajının da desteğiyle BMW X1, Mart ayında 1.895 adet satarak dikkatleri üzerine çekmeyi başardı. Çok daha fazla satması beklenen BYD Seal-U DM-i ise yeterli sayıda getirilemediğinden biraz gerilerde kalıyor.

D-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	BMW X1	1.895	3.468
2	BYD Seal U DM-i	1.318	5.107
3	Chery Tiggo 8 Pro Max	1.280	2.557
4	Volkswagen Tayron	1.257	1.257
5	MINI Countryman	1.099	2.344
6	BYD Seal U EV	639	869
7	KG Mobility – SS Torres	591	1.922
8	Peugeot 5008	517	830
9	Volvo XC60	342	748
10	Skoda Kodiaq	268	788
	TOPLAM	10.730	24.080



Mercedes-Benz GLC lider oldu

Bu segmentte genelde Volvo XC90 modeli en fazla satan oluyordu ancak makyajlı modelin satışına geçerken biraz düşüş oldu. 1.5 lt motor kullanılan Mercedes-Benz GLC modeli bu arada 474 adet satarak Mart ayında liderlik koltuğuna yerleşti. Kia EV6 da dikkat çeken bir satış yaparak ikinci oldu.

E7 –Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2024	Ocak-Mart 2025
1	Mercedes-Benz GLC	474	809
2	Kia EV6	418	573
3	Volvo XC90	275	1.092
4	Mercedes-Benz GLC Coupé	122	358
5	Porsche Macan	72	165
6	BYD Tang	72	72
7	Land Rover Range Rover Evoque	52	187
8	Toyota Land Cruiser Prado	34	89
9	Land Rover Range Rover Velar	29	66
10	Land Rover Defender 110	22	67
	Toplam	1.653	3.842



Audi modellerin ağırlığı

Land Rover Range Rover satışları gerilerken Audi Q7 satışları ise artmaya devam ediyor. Bunda daha uygun fiyatlı elektrikli versiyonların payı büyük. Mart ayında Audi Q7 118 adet sattı. Yine uygun fiyatlı elektrikli versiyonu ile dikkat çeken Mercedes-Benz G Serisi de 108 adetlik satışla dikkatleri üzerine çekmeyi başardı.

F7 – Üst lüks SUV segmenti en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Audi Q7	118	362
2	Mercedes-Benz G Serisi	108	224
3	Audi Q8	96	233
4	Land Rover Range Rover	33	68
5	Land Rover Range Rover Sport	30	81
	TOPLAM	742	3.443



Togg T10X zirvede

Yerli modelimiz Togg T10X Mart ayında da zirvede fakat satışlarının biraz daha fazla olmasını bekliyoruz. Yüksek menzili ile dikkat çeken Kia EV3 modelinin de satışları iyi gidiyor. Yine Türkiye’de düşük ÖTV ile elektrikli olmanın nimetlerinden yararlanan bir diğer model olan MINI Countryman’ın satışları da yüksek gidiyor.

En çok satan elektrikli 10 model

Sıra	Marka	Mart 2025	Ocak-Mart 2025
1	Togg T10X	3.180	6.788
2	Kia Ev3	1.077	1.898
3	MINI Countryman	1.062	2.289
4	BMW X1	639	872
5	BYD Seal U EV	639	869
6	Volvo EX40	515	720
7	KG Mobility – Ssangyong Torres	475	1.303
8	Kia EV6	418	573
9	BYD Atto 3	407	1.242
10	Peugeot 5008	351	454
	GENEL TOPLAM	12.896	29.594

e-otodergi

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



E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

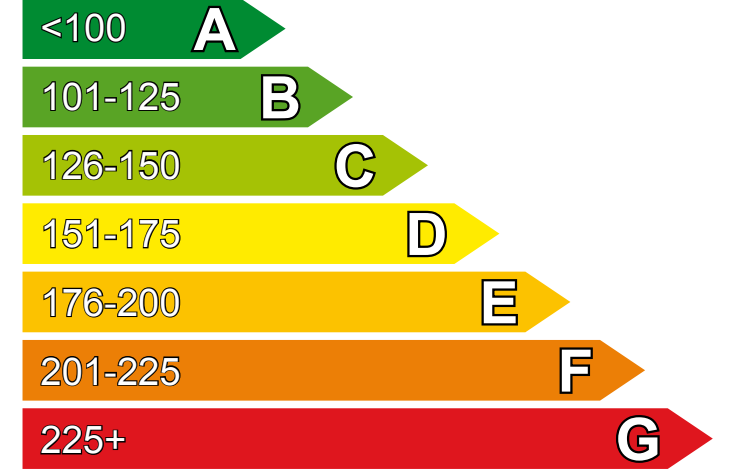
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyon değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 olarak 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.
- İademiz yok: Basıp dağıttığımız dergilerden satılmayanlar tekrar elimize gelip çöpe dönüşmüyor. Her ay kaç kişi isterse, o kadar kişi dergimizi indirebilir.
- Emisyonumuz sıfıra yakın: Keşke sıfır olsaydı ama internetten yayın yaptığımız için dergimizi indirmek için elektrik enerjisi gerekiyor.
- Hemen belirtelim: e-otodergi’nin tüm çekimlerinde, konumuz otomobil olmasına karşın; tutum, davranış ve sürüş tarzımızla çevreye en az zararı verme gayreti içerisindeyiz.

Mercedes-Benz CLA

Üçüncü nesil Mercedes-Benz CLA, önceki nesilde de olduğu gibi dünyanın en aerodinamik seri üretim otomobillerinden bir tanesi olmaya devam ediyor.

Yeni CLA yollara ilk etapta tamamen elektrikli versiyonlar ile çıkacak.





İlk defa 2013 yılında yollara çıkan Mercedes-Benz CLA, 0.23 Cd'lik rüzgar direnç katsayısı ile en aerodinamik seri üretim otomobil unvanını da almıştı. A Serisi'nin 4 kapılı coupe veya spor sedan versiyonu olarak düşünebileceğimiz CLA'nın ikinci nesli ise 2019 yılında tanıtılmıştı. Üçüncü nesil yeni Mercedes-Benz CLA'nın tanıtımı ise 13 Mart 2025'te yapıldı.

Marka tarafından şimdiye kadar üretilmiş en akıllı, en verimli ve en duygusal tasarımlı Mercedes-Benz olarak tanımlanan yeni CLA ilk etapta 800V mimarili, tamamen elektrikli CLA 250+ ve yine tamamen elektrikli CLA 350 4Matic versiyonları ile yollara çıkacak. Daha sonra model gamına 48V elektrik altyapılı hibrit versiyonlar da eklenecek.

Yeni Mercedes-Benz CLA, 4723 mm uzunluğa (önceki nesle göre +35 mm), 1855 mm genişliğe (+25 mm, 1468 mm yüksekliğe (+29 mm) ve 2790 mm dingil mesafesine (+61 mm) sahip. Rüzgâr direnç katsayısı 0.21 Cd. Önceki nesilde 405 mm olan bagaj hacmi artık 460 lt ve buna ek olarak 101 lt'lik bir ön bagaj da mevcut.

Yeni CLA, Mercedes-Benz'in kendi geliştirdiği İşletim Sistemi'ni (MB.OS) tam olarak kullanan ilk araç olma unvanına sahip. Yapay zekâ destekli bu sistem, aracın süper bilgisayarlara sahip Mercedes-Benz Intelligent Cloud'a bağlanmasına olanak tanıyor. Bu sayede sürüş destek sistemleri de dâhil olmak üzere önemli araç işlevleri için düzenli olarak uzaktan güncelleme alabilmek mümkün.

Dördüncü nesil MBUX ise hem Microsoft hem de Google'ın yapay zekasını (AI) entegre eden ilk araç içi bilgi-eğlence sistemi olma özelliğinde.



CLA bu sayede daha özel bir kişiselleştirme deneyiminin yanı sıra daha iyi bir insan-makine etkileşimi sunmayı hedefliyor.

Yeni MBUX Sanal Asistan yapay zekâsı ile araç ve sürücü arasındaki ilişkide devrim yaratma iddiasında. Kısa süreli hafızaya sahip olan MBUX Sanal Asistan ile, adeta bir arkadaşınızla yapabileceğiniz türden karşılıklı diyaloglar yapmak da mümkün. Temel aldığı ChatGPT4o'nun yanı sıra Microsoft Bing arama yaparak internetin kolektif bilgisini bir araya getiriyor. Sanal asistan, Google Gemini sayesinde navigasyonla ilgili sorular konusunda da oldukça bilgili. Kullanıcılara navigasyon, ilgi çekici noktalar ve çok daha fazlasıyla ilgili sorulara ayrıntılı ve kişiselleştirilmiş yanıtlar sunmak için Google Maps platformundaki bilgilere erişebiliyor.



Yüksek performanslı çipler ve Unity Game Engine'den gerçek zamanlı grafiklerle güçlendirilen MBUX Superscreen'in yeni kontrol ve ekran konsepti kişisel tercihlere göre ayarlanabiliyor. Daha da geliştirilen MBUX Sıfır Katman, merkezi ekranda en önemli bilgileri, önerileri ve ilk kez en son kullanılan uygulamaları gösteriyor. Uygulama görünümünde, uygulamalar artık akıllı bir telefona benzer şekilde taşınarak ayrı ayrı adlandırılmış klasörler halinde gruplandırılabilir.

Tamamen elektrikli yeni Mercedes-Benz CLA'da 85 kWh kullanılabilir enerji içeriğine sahip lityum-iyon piller var. Bu batarya grubunun hücrelerinde

silikon oksit ile grafiti karıştıran anotlar bulunuyor. Geleneksel grafit anotlara sahip önceki batarya ile karşılaştırıldığında, gravimetrik enerji yoğunluğu yüzde 20'ye kadar artırılırken hücre kimyasının hacimsel enerji yoğunluğu da 680 Wh/l'e ulaşıyor. Yeni batarya neslinin, önceki nesle kıyasla karbon ayak izini hücre başına yaklaşık yüzde 30 oranında azalttığı ifade ediliyor. 2025 yılı sonuna doğru 58 kWh kapasiteli bir batarya seçeneği de sunulacak.

Tamamen elektrikli yeni Mercedes-Benz CLA 250+'da; 200 kW güç ve 335 Nm tork üreten bir elektromotor görev yapıyor. Bu motor, iki oranlı bir şanzımanla kombine edilmiş. İlk dişli



11:1'lik kısa bir orana sahipken, ikinci dişli 5:1'lik daha uzun bir orana sahip. İlk oran, etkili ilk hızlanma ve yüksek çekiş sağlarken, ikinci oran maksimum hız ve otoyolda ekonomik sürüş için tasarlanmıştır. Arkadan itişli bu otomobil 0-100 km/h hızlanmasını 6.7 saniyede tamamlarken, maksimum 210 km/h hıza ulaşıyor. WLTP normuna göre karma kullanımda 14.1 – 12.2 kWh/100 km enerji tüketimi olan otomobil 694-792 km menzile ulaşabiliyor. 320 kW DC hızlı şarjı destekleyen batarya grubunun yüzde 10'dan yüzde 80 şarj oranına ulaşması için 22 dakika gerekiyor. 11 kW AC şarjda ise yüzde 10'luk şarj seviyesinden yüzde 100'lük şarj seviyesine ulaşmak için gereken süre 9 saat olarak açıklanıyor.

Tamamen elektrikli CLA 350 4Matic'te, CLA 250+'dan farklı olarak önde ve arkada birer elektromotor bulunuyor. Toplam sistem gücü 260 kW, toplam sistem torku 515 Nm olan CLA 350 4Matic'in arka aksında, CLA 250+'da olduğu gibi 2 oranlı bir şanzıman var. 0-100 km/h hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlayan otomobil, maksimum 210 km/h hıza ulaşabiliyor. WLTP normuna göre karma kullanımda 14.7-12.5 kWh/100 km enerji tüketen otomobilin menzili 672-771 km. Batarya kapasitesi ve şarj süreleri ise CLA 250+ ile aynı.



Toyota Land Cruiser Prado

Yeni Toyota Land Cruiser Prado, artık daha iyi asfalt sürüşü sunsa da, arazi sürüşü konusunda da eskisi kadar iddialı.





Land Cruiser'ın hikâyesi, aslında Toyota'nın dünya otomobil pazarındaki başarı hikâyesinin başladığı nokta sayılabilir. Land Cruiser ilk defa 1951'de yollara çıktı ve 1952'de markanın ihraç ettiği ilk otomobil oldu. 70 yılı geride bırakan tarihinde toplamda 11 milyon adede yaklaşan bir satışa ulaşan Land Cruiser, bu süre zarfında her model tipinde en zor koşullarda hizmet vermesiyle nam saldı. Toyota Land Cruiser Prado ülkemizde sadece 202 HP'lik 2.8 lt turbo dizel motor seçeneğiyle satılıyor.



Listelerde 2024 Land Cruiser Prado'nun fiyatı 9.550.000 TL olarak yer alırken, 2025 model yılı için fiyatlar 10.444.200 TL olarak belirtiliyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Toyota Land Cruiser'ın günümüzde 3 ana versiyonu var. Bunlardan ilki ağır hizmet aracı olarak düşünebileceğimiz 70 Serisi, büyük ve konforlu arazi aracı olarak tasarlanan 300 Serisi ve nispeten daha ufak gövdeli, bazı pazarlarda Prado adıyla da satılan 250 Serisi.

Prado, 300 Serisi'ne göre daha ufak olsa da yine de büyük bir otomobil ve gerçek bir arazi aracı. GA-F platformlu otomobil; 4.920 mm uzunluğa, 1.980 mm genişliğe ve 1.935 mm yüksekliğe sahip. Aks mesafesi ise 2.850 mm. Yeni Land Cruiser Prado bu ölçülerle birlikte önceki nesle

göre 85 mm daha uzun, 55 mm daha yüksek, 95 mm daha geniş olurken 60 mm daha uzun bir aks aralığına sahip. 7 koltuklu olarak satılan otomobil, üçüncü sıra koltuklar katlandığında bagaj örtüsüne kadar 556 litre, tavan çizgisine kadar 949 litre hacim sunuyor. İkinci sıra koltuklar da katlandığında ise bagaj hacmi 1.875 litreye ulaşıyor. Toyota tasarımcılarını iç mekân konusunda tebrik etmek lazım. Çünkü günümüz otomobil dünyasında birçok üretici, kullanımı dikkat dağıtan kumanda birimlerini "modernlik" olarak pazarlarken, Land Cruiser Prado gerçekten sezgisel kullanılan, dikkat dağıtmayan fiziksel kumandalara sahip. Ayrıca gerek 12.3 inçlik dijital gösterge tablosunun, gerekse 12.3 inçlik multimedya ekranının kolay okunabilen grafikleri var.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde 2.8 lt'lik, 4 silindirli, turbo dizel motor görev yapıyor. 3000-3400 d/d aralığında 202 HP maksimum güç üreten motorun, maksimum torku 1600-2800 d/d aralığında 500 Nm. Gücünü 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla dört tekerleğe aktaran motor, 2445 kg ağırlığındaki araca 12 sn'lik 0-100 km/h hızlanma verisi ve 170 km/h maksimum hız sağlıyor. Otomobil, çok performanslı olmasa da, vites oranları ve 500 Nm'lik torku sayesinde arazide etkili bir çekiş gücü sağlıyor. Zaten bu

tip bir otomobilden öncelikli olarak beklenen de bu. WLTP normuna göre karma yakıt tüketimi 10.7 lt/100 km olan otomobil, benim 400 km'yi bulan kullanımda 12.5 lt/100 km'lik bir tüketim ortalaması elde etti.

Köşeli ve sert çizgilere sahip otomobil, temiz ön görüş açıları ile kullanım kolaylığı sağlıyor. G-AF adı verilen Toyota'nın yeni merdiven tip şasisi kullanılarak üretilen Prado, virajlarda eskisine göre yana biraz daha az yatıyor. Yol bozuklarını hissettirmeyen otomobilde otoyol sürüşlerinde

rüzgâr sesi biraz kendisini belli ediyor. Rahat kullanımlı direksiyon sürücüyü yormuyor.

Gelelim arazi kullanımına... Taban yüksekliği 215.3 mm olan Land Cruiser Prado'nun yaklaşma açısı 32 derece, uzaklaşma açısı 17 derece (önceki nesil 22 derece), tepe aşma açısı 25 derece olarak açıklanıyor. 700 mm derinliğindeki sulardan geçebilen Land Cruiser Prado, 42 derecelik eğimleri tırmanabiliyor ve 44 derecelik (önceki nesilde 42 derece) yanal eğimde ilerleyebiliyor.



Vites konsolu adeta bir komuta merkezi gibi... Konsolun sol tarafında Mode Select çevirmeli kumandası bulunuyor. Bunun alt kısmında Drive Mode, MTS (Multi Terrain Select), DAC-Crawl butonları yer alıyor. Vites kolunun altındaysa ESC, stabilizatör bağlantı kesme, merkezi diferansiyel kilidi, arka diferansiyel kilidi butonları ile H4, L4 transfer kutusu kumandası yer alıyor. Drive Mode tuşuna bastıktan sonra çevirmeli Mode Select kumandası ile ekonomik, konforlu veya sportif gibi farklı sürüş beklentilerine yönelik seçim yapılabiliyor. MTS ise arazi sürüşlerine yönelik olarak farklı zemin koşullarına yönelik seçimler yapmaya (Auto, Dirt, Sand, Mud, Deep Snow) olanak tanıyor. Auto mod bile çoğu zemin koşulu için yeterli. İngilizce kelime anlamı emeklemek olan "Crawl" modu ise aşırı engebeli ve aşırı bozuk arazide, aracın sabit ve düşük bir hızla yol almasını

OTOMOBİLİN
ÖN VE ARKA
KOLTUKLARINDAKİ
YAŞAM ALANI
BAŞARILI. BAGAJ
HACMİ 5 KİŞİLİK
KULLANIMDA 556
LT. 202 HP GÜÇ
VE 500 NM TORK
ÜRETen 2.8 LT'LİK
MOTOR, YETERLİ
ÇEKİŞ GÜCÜNÜ
SUNUYOR.



sağlayarak aracın hasar alma ihtimalini azaltmak için. L4 transfer modunda kullanılan bu sistem engebeli ve yavaş gidilmesi gereken zeminlerde sürücünün işini kolaylaştırıyor. Merkezi diferansiyel kilidi ve arka diferansiyel kilidi de kaygan ve gevşek zeminler için hazırda bekleyen iki destek. Önceki Prado'dan farklı olarak yeni Prado'da ön stabilizatör devre dışı bırakılabiliyor (Stabiliser Disconnect Mechanism - SDM) bu sayede tekerlek artikülasyonu iyileştirilebiliyor. Önceki Prado'da KDSS (Kinetik Dinamik Süspansiyon Sistemi vardı, ancak yeni Prado'daki SDM'nin yüzde 10 daha fazla artikülasyon sağladığı söyleniyor.

TOYOTA LAND CRUISER PRADO 2.8 D-4D 8 A\T**Fabrika verileri**

Motor:	2755 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	202 HP @ 3000-3400 d/d
Maksimum tork:	500 Nm @ 1600-2800 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	12.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4925/1980/1935 mm
Bagaj hacmi:	130-556-1875 lt
Tüketim (WLTP ort):	10.7 lt /100 km
Fiyat:	9.550.000 TL (2024) / 10.444.200 TL (2025)
+	Direksiyon tepkileri, yakıt tüketimi
-	Ortalama performans

281 g/km

E

SONUÇ

Efsane olmak kolay değil. Bunu başarabilenlerse her zaman akılda kalırlar ve birer kahraman haline gelirler. Toyota marka değerlerinin kemikleşmiş

bir ürünü olan Land Cruiser Prado'da bu tarz bir otomobil. Yakıt tüketim değerleri günümüz şartlarında yüksek olsa da, sahip olduğu özellikler bunu unutturmaya yetiyor.



BMW 120

Yeni BMW 120, M Sport paketi ile fazlası ile sportif bir sürüş sunuyor.





BMW'nin kompakt hatchback modeli 1 Serisi ilk defa 2004 yılında tanıtılmıştı. İlk 3 nesilde toplamda 3 milyon adetten fazla satılan 1 Serisi'nin 4. nesli 2024 yılında tanıtılmıştı. 2024 yılı yaz aylarında Türkiye'de satışa sunulan 4. nesil 1 Serisi, şu anda fiyat listelerinde 2024 model ve 2025 model olarak yer alıyor. 2024 model olan 120 M Sport test aracımızın ekstralar hariç fiyatı 2.943.900 TL.



M Sport Pro, ısıtmalı kırmızı-siyah spor koltuklar, BMW Individual Shadow farlar, Harman/Kardon ses sistemi ve diğer opsiyonlarla test aracımızın fiyatı 3.388.847 TL'yi buluyordu. 2025 model yılı listelerinde ise 120 Sport Line'in fiyatı 2.859.700 TL, 120 M Sport'un fiyatı 3.072.800 TL olarak yer alıyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

F70 karoser kodlu BMW 1 Serisi, 2019 yılında tanıtılan F40 karoser kodlu 1 Serisi ile aynı dingil mesafesine sahip (2670 mm). Ancak uzunluk 42 mm'lik artışla 4361 mm olmuş. Yükseklik 25 mm'lik artışla 1459 mm'ye ulaşırken, genişlik ise 1 mm'lik artışla 1800 mm olmuş. Otomobilin 300 lt'lik bagaj hacmi arka koltukların yatırılması ile 1135 lt'ye ulaşıyor. Bu arada ülkemizde satılmayan hafif hibrit olmayan BMW 120 versiyonlarında bagaj hacminin 380 lt olduğunu

belirtelim. Otomobil dikine ve çapraz çubukların bulunduğu böbrek formu radyatör ızgarası ile BMW'nin geleneksel tarzını farklı bir şekilde yorumlamış.

Sade tasarımlı ön konsolda BMW'nin yeni nesil araçlarında kullandığı "Curved Display" adı verilen sürücü odaklı kavisli ekran paneli bulunuyor. Bu panel üzerine 10.25 inçlik dijital gösterge tablosu ve 10.7 inçlik dokunmatik multimedya ekranı entegre edilmiş. Dokunmatik multimedya ekranının kullanımı alışkanlık gerektiriyor ve en temel fonksiyonlar için bile bu ekran içinden menülere girmek gerekiyor. Kalite hissi iyi olan otomobilin iç mekânı M Sport'a has kırmızı, lacivert, mavi detaylarla renklendirilmiş. Ayrıca özel spor koltuklardaki aydınlatmalı M logoları da fark yaratan detaylardan... Gizli havalandırma kanalları hassas şekilde hava

DİREKSİYONUN SOL TARAFINDAKİ VİTES KÜÇÜLTME KULAKÇIĞI ÇEKİLİ TUTULDUĞUNDA, BOOST FONKSİYONU 10 SANİYELİĞİNE AKTİF HALE GELİYOR. SÜRÜCÜ ODAKLI "CURVED DISPLAY, 10.25 İNÇLİK GÖSTERGE TABLOSU VE 10.7 İNÇLİK MULTİMEDYA EKRANINDAN OLUŞUYOR. MOD SEÇİCİSİ, VİTES KUMANDASI, PARK FRENİ KUMANDASI ÖN İKİ KOLTUK ARASINDAKİ KONSOLA KONUMLANDIRILMIŞ.



ayar yapılmasına olanak tanıyor. Vites konsolu üzerindeki "My Modes" butonu ile Personal, Sport, Efficient, Expressive, Digital Art, Silent gibi modlar arasından seçim yapabilmek mümkün. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi konusunda C segmentinde daha fazlasını sunan modeller olsa da, 120 de bu konuda yeterli.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

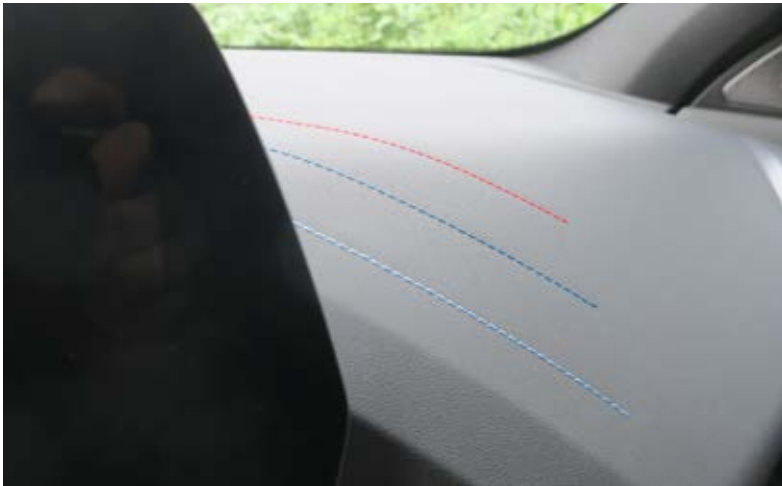
Yeni BMW 120'de, 48V teknolojili hafif hibrit bir güç ünitesi görev yapıyor. Hibrit sistemde 1.5 lt'lik, 3 silindirli, turbo beslemeli, 156 HP güç ve

240 Nm tork üreten bir içten yanmalı motor ile; 20 HP güç ve 50 Nm tork üreten bir elektrik motoru bulunuyor. Toplam sistem gücü 170 HP, sistem torku ise 280 Nm olan hibrit ünite, 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla kombine edilmiş. Şanzıman elden geçirilmiş ve eskisine göre daha hızlı vites değişimi yapıyor. 0-100 km/h hızlanmasını 7.8 saniyede tamamlayan otomobil, canlı ve istekli şekilde hızlanıyor. Direksiyonun arkasındaki, soldaki vites değişim kulaklığı bir süre çekili tutulduğunda, 10 sn süre ile Boost fonksiyonu devreye giriyor.



Bu şekilde motor ve şanzıman olabilecek en sportif tepkileri vererek acil durumlarda güç ihtiyacının daha çabuk giderilmesini sağlıyor. Maksimum hızı 226 km/h olan otomobilin WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi ise 6.0-5.3 lt/100 km. Ben 400 km'ye yaklaşan kullanımda 7.0 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ettim. Önden çekişli otomobil, M Paket kapsamındaki spor süspansiyonu ile virajlarda yüksek bir tutunmaya sahip. Standart süspansiyona göre 8 mm daha alçak olan bu süspansiyon, ortalama bir kullanıcı için sert gelebilir. Yani gerçekten sportif hatchback tutkunlarına yönelik bir süspansiyon. Süspansiyon sistemi elden geçirilen otomobilin ön tekerleklerinin "kaster açısı" önceki nesle göre yüzde 20 arttırılmış. Tüm bunların sonucu olarak da eskisinden daha iyi viraj dönen ve direksiyonu daha net tepkiler veren bir otomobil ortaya çıkmış.

SPORTİF ÖN KOLTUKLARIN YAN DESTEKLERİ BAŞARILI. C SEGMENTİNDE ARKA KOLTUKLARDA DAHA FAZLA ALAN SUNAN MODELLER VAR, ANCAK 1 SERİSİ DE BU KONUDA YETERLİ. 170 HP'LİK MOTOR CANLI. M DİKİŞLİ ÖN KONSOL, M SPORT'A ÖZEL. BAGAJ 300 LT.



SONUÇ

BMW 120, bir BMW'den beklenen sportif sürüşü tam anlamıyla sunuyor. Canlı motor, kıvrak sürüş karakteri ve bu karakteri tamamlayan sportif M detaylar otomobili özellikle sportif sürüş arayan gençlere yönelik bir otomobil haline getirmiş. Ancak 3.000.000 TL civarındaki fiyat, bir kompakt hatchback otomobil için yüksek.

BMW 120 M Sport**Fabrika verileri**

Benzinli motor:	1499 cc, 3 silindirli, turbo,
	156 HP@4700-6500 d/d, 240 Nm@1500-4400 d/d
Elektrikli motor:	15 kW (20 HP), 55 Nm
Şanzıman:	7 ileri oranlı çift kavramalı
Maksimum sistem gücü:	170 HP
Maksimum sistem torku:	280 Nm
Maksimum hız:	226 km/s
0-100 km/s:	7.8 sn
Bagaj hacmi:	300-1135 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4361 x 1800 x 1459mm
Tüketim (WLTP ortalama):	6.0-5.3 lt/100 km
Fiyat:	2.859.700 TL (Sport Line) / 3.072.800 TL (M Sport)
+	Canlı motor, yol tutuş, hızlı direksiyon tepkisi
-	Alışkanlık gerektiren kumandalar, bagaj hacmi

135 g/km

C



Peugeot E-3008

Tamamen elektrikli Peugeot E-3008, standart menzilli versiyonda sunduğu 73 kWh'lık batarya ile dikkat çekiyor.





Peugeot 3008, zamanın ruhuna ayak uyduran bir model. İlk nesli 2008 yılında crossover olarak tanıtılan ve dünyanın ilk seri üretim dizel hibrit (4x4) otomobili gibi bir unvanın sahibi olan Peugeot 3008; 2017 yılında yollara çıkan ve 1.320.000 adetten fazla satılan ikinci neslinde SUV olarak pazarlanmıştı. Üçüncü neslinde ise fastback crossover tarzı bir tasarıma kavuşarak, zamanın ruhuna ayak uydurduğunu gösterdi.



3008 ülkemizde 1.2 Hybrid 136 HP eDCS6 ve E-3008 210 HP elektrikli olmak üzere 2 motor seçeneğine sahip. 3008 1.2 Hybrid 136 HP Allure'nin fiyatı 2.373.500 TL, GT'nin fiyatı ise 2.768.500 TL.

Elektrikli E-3008 210 HP Allure, 1.910.000 TL'lik; GT ise 2.768.500 TL'lik fiyat etiketine sahip. GT donanım seviyesindeki test aracımızda Focal Ses Sistemi (35.000 TL), Nappa Deri Koltuklar (önler ısıtma-soğutmalı, 66.111TL) gibi ekstralar mevcuttu. E-3008'in yurtdışında 96.9 kWh kapasiteli, 700 km'ye kadar menzil sunma iddiasında uzun menzilli versiyonunun yanı sıra, daha fazla performans isteyenler için çift motorlu, 320 HP'lik dört tekerlekten çekişli versiyonları da var.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Peugeot 3008 ve E-3008, Stellantis Grubu'nun STLA Medium adını verdiği platformu kullanan ilk model. Crossover olarak düşünülebilecek bu otomobil 4535 mm uzunluğa (önceki nesle göre +88 mm), 1890 mm genişliğe (+59 mm), 1665 mm yüksekliğe(+41 mm) ve 2730 mm dingil mesafesine (+55 mm) sahip. Rüzgâr direnç katsayısı 0.28 Cd. 520 lt'lik bagaj hacmi, arka koltuk sırtlıklarının katlanması ile 1480 lt'ye kadar ulaşabiliyor. İç mekândaysa toplam hacmi 34 lt olan 17 eşya alanı bulunuyor.

Ön konsolda, yeni nesil panoramik i-Cockpit ekranı dikkat çekiyor. GT donanım seviyesinde gösterge tablosu ve multimedya sistemi 21 inçlik kavisli bir ekran altında toplanırken,

3008'İN SÜRÜCÜ ODAKLI KONSOLU
21 İNÇ. VİTES KUMANDASININ
YERLEŞİMİ ALIŞKANLIK GEREKTİRİYOR.
ÖN KONSOLDA, BANT HALİNDEKİ
DOKUNMATİK EKRANDA İ-TOGGLES
KİŞİSELLEŞTİRİLEBİLİR DOKUNMATİK
KISAYOLLARI YER ALIYOR.

Allure donanım seviyesinde 2 tane 10 inçlik ekran yer alıyor. Vites kumandası, ön konsola entegre edilmiş ve bu yerleşim fazlasıyla alışkanlık gerektiriyor.

Önceki neslin iç mekân kalite hissi iyiydi. Yeni 3008'in iç mekânındaki plastik ve döşemelerin verdiği kalite hissi de önceki nesil ile benzer. Geriye doğru alçalan tavan çizgisine rağmen arka koltuklardaki baş mesafesi yeterli... Diz mesafesi sorunu yok.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

E-3008'de 210 HP (157 kW) güç ve 345 Nm tork üreten bir elektrik motoru görev yapıyor. Gücünü ön tekerleklere aktaran bu motor, katalog verilerine göre 2108 kg ağırlığındaki otomobile 8.8 saniyelik 0-100 km/h hızlanması ve 180 km/h maksimum hız sağlıyor. Alt vergi dilimine giren 160 kW güce kadar olan C segmenti otomobil liginde daha hızlı seçenekler de mevcut. Ancak 8.8 saniyelik 0-100 km/h hızlanma verisi gerçek hayat kullanımı için gayet yeterli. WLTP normuna göre karma kullanımda 18.5-17.9 kWh/100 km enerji tüketen enerji tüketen otomobil 73 kWh bataryası ile 483-500 km menzile kadar ulaşabiliyor. Benim 500 km'yi aşan kullanımda elde ettiğim ortalama enerji tüketimi 17.4 kWh/100 km olurken, sakin şehir içi sürüşlerde 12-14 kWh/100 km aralığında



değerler elde edebilmek mümkün. Batarya, 7.4 kW AC şarj ile 6 saat 45 dakikada, 11 kW DC şarj ile 4 saat 30 dakikada ve 160 kW DC (hızlı şarj) ile 30 dakikada yüzde 20'den yüzde 80 batarya doluluk oranına ulaşabiliyor.

E-3008'in ağırlık merkezi, çoğu elektrikli otomobilde olduğu gibi aşağıda ve ağırlık dağılımı da başarılı olduğundan, bunun olumlu etkisi yol tutuşta görülüyor. Süspansiyon sistemi de tatlı sert denilebilecek türden. Şehiriçi sürüşlerde kısa-sert darbeler iç mekânda hissediliyor. Bunda 20 inçlik jantların da payı olduğu bir gerçek. Otomobilin rüzgâr sesi ve yol sesi yalıtımı başarılı. Regeneratif fren sistemi, direksiyon simidinin arkasındaki kulakçıklardan 3 kademeli olarak ayarlanabiliyor.

HAVALANDIRMALI-
ISITMALI, MASAJ
FONKSİYONLU
NAPPA DERİ
ÖN KOLTUKLAR
OPSİYONEL. ARKA
KOLTUKLARDA DİZ
MESAFESİ SORUNU
YOK, BAŞ MESAFESİ
YETERLİ. ELEKTRİK
MOTOR 210 HP GÜÇ
ÜRETİYOR. BAGAJ
HACMİ 520 LT.



SONUÇ

WLTP karma kullanımdaki enerji tüketimi biraz yüksek olsa da, bu otomobilin en büyük avantajı batarya kapasitesi. Standart bataryalı veya standart menzilli olarak satılan çoğu elektrikli C-SUV'da bundan daha küçük batarya kapasitesi sunuluyor. Bununla beraber GT donanım seviyesi zengin bir ekipman seviyesiyle geliyor. Ancak bu donanım seviyesinde, vergi dilimine bağlı olarak fiyat hatırı sayılır seviyede yükseliyor.

PEUGEOT E-3008 210 HP GT**Fabrika verileri**

Motor:	1 adet elektromotor
Güç:	210 HP (157 kW)
Tork:	345 Nm
Maksimum hız:	180 km/h
0-100 km/h:	8.8 sn
Menzil (WLTP ortalama):	483-500 km
Enerji tüketimi (WLTP):	18.5-17.9 kWh/100 km
Bagaj hacmi:	520-1480 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4535 / 1890 / 1665 mm
Fiyat:	1.910.000 TL (Allure) / 2.768.500 TL (GT)
+	Tasarım, batarya
-	Kısa sert darbeleri hissettiren süspansiyon

0 g/km **A**

BYD Seal U PHEV

Şarj edilebilir hibrit teknolojili BYD Seal U DM-i, makul bir performansla düşük yakıt tüketimi birleştirme iddiasında.





Nispeten genç bir otomobil üreticisi olan BYD, son dönemde kendinden en çok söz ettiren markalardan bir tanesi. Faaliyetlerine 1995 yılında batarya üretimi ile başlayan BYD, 2003 yılında BYD Auto'nun kurulması ile otomobil üretimine adım attı. Build Your Dreams – Hayallerini İnşa Et sözünün kısaltması olan BYD, kısa zamanda büyüyerek, dünyadaki önemli otomobil üreticileri arasında kendisine yer buldu.



İlk zamanlarda çoğu Çinli üretici gibi Batılı markalardan fazlaca esinlenilmiş otomobiller üreten marka dünyanın ilk seri üretim şarj edilebilir hibrit otomobili (PHEV) F3DM'yi 2008'de tanıtarak dikkat çekti. 2024 yılında toplamda 1.777.965 adedi tamamen elektrikli, 2.503.119 adedi PHEV olmak üzere toplamda 4.281.084 adet binek otomobil üreten marka, Euro 2024 gibi önemli bir spor organizasyonuna sponsor olarak, Avrupalı tüketiciler ile duygusal bağ sağlanması gibi pazarlama iletişimi yöntemleri ile marka bilinirliğine de yatırım yaptı. Ülkemizde de en çok konuşulan markalardan olan BYD, B segmenti, C segmenti, D segmenti ve E segmentini de kapsayan geniş bir model gamına sahip.

D-SUV segmentinde yer alan şarj edilebilir hibrit teknolojili BYD Seal U DM-i, ülkemizde Design

donanım seviyesi ile 2.017.000 TL'lik fiyatla satılıyor. Tamamen elektrikli BYD Seal U EV Design ise 1.924.000 TL'lik fiyat etiketine sahip.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Yumuşak hatlara sahip otomobil, bazı Porsche ve Audi SUV modellerinden esinlenilmiş hissi veriyor. Bunun nedeni de Seal U'nun tasarımcısının, bir dönemler Audi Grup Tasarım Başkanlığı yapmış olan Alman Wolfgang Josef Egger olması. Egger'in önemli tasarımları arasında Alfa Romeo 8C Competizione de bulunuyor. 0.34 Cd rüzgâr direnç katsayısına sahip otomobilin uzunluğu 4775 mm, genişliği 1890 mm, yüksekliği 1670 mm, dingil mesafesi 2765 mm. 425 lt'lik bagaj hacmi, D-SUV segmenti ortalamalarının gerisinde. Bagaj hacmi arka koltuk sırtlıklarının yatırılması ile 1440 lt'ye ulaşıyor.



Otomobilin iç mekânında yumuşak dokunuşlu malzemeler bolca kullanılmış ve suni deri kaplamalar yeşil dikişlerle renklendirilmiş. Malzemelerin kalite algısı göze güzel gelmesine rağmen, birleşim yerlerinde bazı işçilik kusurları olması üzücü. Mesela torpido gözünün, orta konsol ile birleşim yerinde belirgin bir fark olması, eğer takıntılı biriyseyeniz sizi rahatsız edecektir. Bunun dışında iç mekanda genel ambiyans başarılı. Isıtmalı-soğutmalı ön koltuklar rahat, sırt eğimi ayarlanabilen arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yok.

Beni bu otomobilin iç mekânında en fazla zorlayan nokta yol bilgisayarı oldu. Bazı Avrupalı üreticilerin Trip A ve Trip B şeklindeki yol bilgisayarları farklı sürüş senaryoları için yol bilgisayarını sıfırlama imkânı verirken, teknoloji konusunda bu kadar iddialı bir otomobil olan Seal U DM-i'da Trip A ve Trip B özellikleri altında kapsamlı yol bilgisayarı verileri yok, varsa da ben bulamadım. Gördüğüm kadarıyla Trip A ve Trip B sadece odometre olarak hizmet veriyor. 15.6 inçlik ekran üzerinde kümülatif ortalama enerji tüketimi sekmesi (Cumulative AEC) var. Bu ekran üzerinden veya gösterge tablosu üzerinden

son 50 km'ye ait tüketim verilerine erişilebiliyor. Ancak bunlar yeterli değil.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Şarj edilebilir hibrit (PHEV) otomobil teknolojisi, çoğu insanın yabancı olduğu bir kavram. Bu teknolojide içten yanmalı bir motor ile dışarıdan da şarj edilebilen bir elektrik motoru görev yapıyor. Bilindiği gibi içten yanmalı motorlar, kısa mesafe kullanımlarında soğuk çalışmaya bağlı olarak ve şehiriçi sürüşlerinde de dur-kalk trafiğe bağlı olarak daha fazla yakıt tüketiyor. Elektrikli motorlar ise bunun tersine uzun



yolda dezavantajlı, şehiriçinde ve kısa mesafe kullanımlarında avantajlı. Şarj edilebilir hibrit sistemler sayesinde 2 farklı motorun avantajı tek potada eritilmiş oluyor. Seal U DM-i, 18.3 kWh kapasiteli Blade teknoloji LFP bataryası ile 80 km'ye kadar mesafeyi sadece elektrikle kat edebiliyor. Batarya şarj seviyesi azaldığı zaman şarj istasyonundan 11 kW AC şarj ile veya 18 kW DC şarj ile dolum yapabilmek mümkün. Bu sayede şehiriçi sürüşleri teorik olarak sıfır benzin tüketimi ile geçebilmek mümkün. Ayrıca rejeneratif fren sistemi ile şehiriçi sürüşte deyim yerindeyse enerji hasadı veya enerji dönüşümü yapıp, menzil biraz daha uzayabiliyor. Şarj imkânı olmayan durumlardaysa içten yanmalı motor hem otomobili yürütüp, hem de bataryayı şarj etme görevini üstleniyor.

BYD Seal U DM-i'da 98 HP güç ve 122 Nm tork üreten 1.5 lt'lik 4 silindirli benzinli motor ile 197 HP güç ve 300 Nm tork üreten bir elektromotor görev yapıyor. Bu değerlere baktığımızda, bazı otomobillerde gördüğümüz elektrik motorunun, içten yanmalı motora destek vermesinden farklı olarak; içten yanmalı motorun elektrik motoruna destek verdiğini anlıyoruz. Marka tarafından açıklanan toplam sistem gücü 218 HP, toplam sistem torku ise 300 Nm. Bu güç ve tork e-CVT şanzıman üzerinden ön tekerleklerle aktarılıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını

8.9 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı 170 km/h.

Ben GPS teknoloji, profesyonel test cihazı ile batarya şarj seviyesi yüzde 50'ler civarında yaptığım denemelerde 0-100 km/h hızlanma ölçümlerinde, fabrika verisinden biraz daha iyi sonuçlar, 8.3-8.5 sn gibi süreler elde ettim. Bu noktada otomobilin kendi ekranındaki hızlanma ölçüm sisteminin doğru çalışmadığını da eklemeliyim. Örnek vermek gerekirse profesyonel test cihazının 8.3 saniye ölçtüğü 0-100 km/h hızlanmasını, otomobilin kendi sistemi 7.8 saniye olarak ölçtü.

Şimdi gelelim, batarya seviyesi düşük halde, yaklaşık yüzde 14-15 şarj oranı ile yaptığım ölçümlere. Batarya seviyesini yüzde 15'in altına düşürmek çok zor, elektrikli sürüş modunda gidiyor olsanız bile yüzde 15'in altındaki seviyede içten yanmalı motor, bataryayı koruma amaçlı otomatik olarak devreye giriyor. Bu durumda performans doğal olarak düşüyor. Sosyal medyada gördüğüm kadarıyla insanlar bunu şaşkınlıkla karşılıyor. Ama bu PHEV bir araç olağan bir durum. Bunu şöyle düşünmek lazım, tam elektrikli bir otomobil olsa batarya bittiğinde yolda kalıyorsunuz. PHEV'de ise böyle bir durum yok, düşük performans ile de olsa yol alabiliyorsunuz. Batarya doluluk seviyesi yüzde 15

civarında iken yaptığım ölçümlerde 12.0 saniye civarında 0-100 km/h hızlanma değerleri elde ettim. Yüzde 14 seviyesinde yaptığım ölçümlerde ise bu değer 15.4 saniyeye kadar uzadı. Burada kilit nokta bataryanın doluluk oranı... Çünkü düşük şarj oranında elektrik motoru devre dışı kalıyor ve düşük güçlü içten yanmalı motor, hem otomobili yürütmeye, hem de bataryayı şarj etmeye çalışıyor. Yüzde 14 batarya doluluk oranında dip gaz ile yaptığım kalkışta bir süre sonra batarya doluluk oranı yüzde 13'e inerken, daha sonra tekrardan yüzde 14 seviyelerine çıktı. Maksimum hız ise yaklaşık 140 km/h civarında kaldı.

Gelelim yakıt tüketimine... PHEV bir otomobilde yakıt tüketimi, kişinin otomobili ne kadar elektrikle kullandığı ile bağlantılı olarak değişiyor. Daha önceden belirttiğim gibi şehiriçi sürüşleri teorik olarak sıfır benzin tüketimi ile yapabilmek mümkün. 12.041 km'deki test aracı, bu mesafenin



2118 km'sini tamamen elektrikli (EV), 9923 km'sini ise hibrit (HEV) olarak kat etmişim. Ben hızlanma ölçümlerini, otoyol sürüşlerini de kapsayan, yüzde 100 dolu batarya ile başladığım ve 500 km'yi aşan kullanımda 7.9 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ettim. Gaz pedalını hassasiyetle kullandığım, İstanbul D-100 yolunda, 80 km/h hızı aşmadığım 41 km'lik hibrit sürüş sonunda ise 9 kWh/100 km'lik elektrik + 1.4 lt/100 km'lik benzin tüketimi elde ettim. 60 lt'lik benzin deposu ve 18.3 kWh'lık batarya tam dolu olduğunda 1000 km'lik menzile ulaşmak, kullanım tarzına bağlı olarak mümkün.

Otomobilde konfor odaklı bir süspansiyon kullanılmış, bu yüzden hafif yol kusurlarını kolayca sönümleyebiliyor. Ancak bozuk yollarda tavandan çıtırtı seslerinin gelmesi bazı kullanıcıları rahatsız edebilir.

ÖN KOLTUKLAR RAHAT, ARKA KOLTUKLARDAKİ YAŞAM ALANI ÇOK BAŞARILI. PHEV GÜÇ ÜNİTESİNİN SİSTEM GÜCÜ 215 HP. BATARYA DOLUYKEN PERFORMANS BAŞARILI, ANCAK YÜZDE 15 ŞARJ SEVİYELERİNDE PERFORMANS DOĞAL OLARAK DÜŞÜYOR. BAGAJ HACMİ 425 LT.



SONUÇ

BYD Seal U DM-i PHEV, elektrikli otomobillerin avantajı ile içten yanmalı motorların menzil kaygısı olmadan sürüş rahatlığını bir arada sunan, geniş iç hacimli, çok zengin standart ekipman listesi olan bir otomobil. Tabii ki bu tarz otomobillerin doğası gereği batarya şarj seviyesi belli bir seviyenin altına düşünce performans kısıtlansa da, normal şartlardaki performans ortalama bir kullanıcı için fazlasıyla yeterli.

BYD SEAL U DM-i DESIGN**Fabrika verileri**

Benzinli motor:	1498 cc, 4 silindirli, 98 HP@6000 d/d, 122 Nm@1500-4500 d/d
Elektrikli motor:	145 kW (197 HP), 300 Nm
Şanzıman:	e-CVT
Maksimum sistem gücü:	215 HP @ 5600 d/d
Maksimum sistem torku:	300 Nm
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	8.9 sn
Bagaj hacmi:	425-1440 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4775 x 1890 x 1670 mm
Tüketim (WLTP karma):	0.9 lt/100 km – 21 kWh/100 km
Fiyat:	2.017.000 TL
+	Donanım, iç hacim, süspansiyon konforu
-	Çıtır sesleri, işçilik, yol bilgisayarı

20.5 g/km A

Volvo XC90 MHEV

Volvo'nun 7 kişilik büyük SUV'u XC90, ikinci defa makyajlanarak tazelandi.





İlk nesli 2002 yılında yollara çıkan Volvo XC90, yerini 2015 yılında ikinci nesline bırakmıştı. Bu, günümüz otomobil dünyasında ortalama 7 yılda bir nesil değişikliğine gidildiği düşünülünce uzun bir süre. Ancak ilk nesil XC90, güncellemeler ve makyajlarla son ana kadar rekabet gücünü korumuştur. Benzer bir durumu, ikinci nesilde de görüyoruz.



2015 yılında yollara çıkan ikinci nesil XC90, ilk makyajını 2019 yılında görmüştü. İkinci makyajını ise 2024'te gördü ve 2025 model olarak ülkemizde satışına 2025 Şubat ayı itibarı ile başladı. Makyajlı Volvo XC90 ülkemizde B5 Mild Hybrid (7.848.840 TL) ve T8 Plug-in-Hybrid (8.328.840 TL) olmak üzere 2 motor seçeneği ile satılıyor.

NELER DEĞİŞTİ?

Makyajla beraber otomobilin burun tasarımı belirgin şekilde değişmiş. Bu değişim özellikle radyatör ızgarasının formunda ve farlarda belirgin. Bunlar dışında motor kaputu, amblem, ön tampon da yenilenmiş. Arka taraftaysa karartılmış yeni stop lambaları fark ediliyor. Tabii ki jantlar da yenilenen öğeler arasında. Otomobilde 20 inç, 21 inç ve 22 inç jant seçenekleri sunuluyor.



Uzunluğu 4953 mm, genişliği 1931 mm, yüksekliği 1767 mm (anten dâhil) olan otomobilin dingil mesafesi 2984 mm. 7 kişilik oturma düzeninde bagaj hacmi B5 MHEV için 302 lt olan Volvo XC90, 5 kişilik oturma düzeninde 708 lt ve 2 kişilik oturma düzeninde 2005 lt bagaj hacmi sunuyor.

XC90'ın iç mekânı da makyajdan nasibini almış. Eskisine göre daha iyi ses yalıtımı sunan otomobilin havalandırma ızgaraları değiştirilmiş. Ancak asıl dikkat çekici olansa eskisinden daha büyük, 11.2 inçlik daha yüksek çözünürlüklü bir multimedya ekranı kullanılması ve vites kumandasının bulunduğu konsolun ön kısmında eşya alanı oluşturulması. İç mekânda kalite hissi yüksek ve doğal olarak ön ve arka koltuklarda da diz-baş mesafesi sorunu yok. Üçüncü koltuk sırasında ise boyu 170 cm'ye kadar olanlar için yeterli bir diz-baş mesafesi sunuluyor.



MAKYAJLA BERABER HAVALANDIRMA IZGARALARI VE MULTİMEDYA EKRANI YENİLENMİŞ. VİTES KUMANDASININ OLDUĞU KONSOLUN ÖN KISMINDA EŞYA ALANI OLUŞTURULMUŞ.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Hafif hibrit teknolojili (MHEV) otomobilde, 1969 cc'lik, sıralı 4 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli bir motor görev yapıyor. 250 HP (184 kW) güç ve 360 Nm tork üreten bu motor, 10 kW güç ve 40 Nm tork üreten bir elektromotor ile destekleniyor. Gücünü 8 ileri oranlı otomatik şanzıman üzerinden 4 tekerleğe aktaran hibrit güç ünitesi, otomobile 7.7 saniyelik 0-100 km/h hızlanma süresi sağlıyor.

Maksimum hız ise 180 km/h ile elektronik olarak sınırlanmış. Performans konusunda beklenileni tam olarak veren otomobilin WLTP normuna göre karma kullanımdaki yakıt tüketimi 8.5-9.2 lt/100 km olan otomobil, benim kullanımında 10.5 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Havalı süspansiyona sahip otomobilinin sürüşü konfor odaklı. Bu süspansiyon sistemi aracın sürüş yüksekliğini 20 mm azaltabiliyor veya 40 mm arttırabiliyor.



BİRİNCİ VE İKİNCİ SIRA KOLTUKLAR RAHAT. ÜÇÜNCÜ SIRA KOLTUKLAR BOYU 170 CM'YE KADAR OLANLA İÇİN YETERLİ. 250 HP GÜÇ VE 360 NM TORK ÜRETEK MOTORUN YAKIT TÜKETİMİ GÜNÜMÜZ ŞARTLARI İÇİN BİRAZ YÜKSEK. BAGAJ HACMİ 5 KİŞİLİK KULLANIMDA 708 LT.



Ayrıca Süspansiyon sisteminin ve direksiyonun sertliği, dokunmatik ekran üzerinden ayarlanabiliyor. Otomobilin genel konfor seviyesi yüksek, ancak düşük hızlarda motorun biraz kaba bir sesle çalışması böyle bir otomobilde fazlaca dikkat çekiyor.



SONUÇ

Yollara çıkmasının üzerinden 10 yıl geçmiş olsa da, halen iddialı ve günümüzün beklentilerini karşılayan bir otomobil. Yenilenen multimedya sistemi, başarılı Gelişmiş Sürücü Destek Sistemleri (ADAS) ile modern ve lüks bir SUV'dan beklenenleri sunabiliyor.

VOLVO XC90 B5**Fabrika verileri**

Benzinli motor:	1969 cc, 4 silindirli, turbo, 250 HP güç, 360 Nm tork
Elektrikli motor:	13 HP (10 kW) güç, 40 Nm tork
Şanzıman:	8 ileri oranlı çift otomatik
Maksimum hız:	180 km/h
0-100 km/h:	7.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4953 / 1931 / 1767 mm
Bagaj hacmi:	302 / 708 / 2005 lt
Tüketim (WLTP ort):	9.2-8.5 lt /100 km
Fiyat:	7.848.840 TL
+	Kullanışlı iç mekân, kalite hissi
-	Motor sesi

208 g/km

F



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

