

WWW.

e-otodergi.com

MAYIS-HAZİRAN 2026

SAYI 185

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



KAPAK KONUSU

RENAULT BOREAL

İLK SÜRÜŞ DACIA LOGAN 1.2 ECO-G EDC • BMW iX3 50 XDRIVE KARŞILAŞTIRMA 2025 TESLA MODEL Y – 2026 TESLA MODEL Y SÜRÜŞ İZLENİMLERİ BYD SEALION 7 160 KW

Manuel Vites ve “Çoklu Görev” Mucizesi

Gerek ülkemizde gerekse dünyada manuel şanzımanlı otomobillerin pazar payı gün geçtikçe eriyor. Rakamlar oldukça çarpıcı: İçinde bulunduğumuz 2026 yılında manuel şanzımanlıların payı ülkemizde yüzde 2,5 seviyelerine kadar gerilemiş durumda. Oysa bundan sadece 10 yıl önce, yani 2016 yılı toplam pazarında manuel şanzımanın payı yüzde 42,73’tü.

Eskiden otomobil sohbetlerinin en hararetli cephesi olan “manuelciler” ile “otomatikçiler” arasındaki o ezeli rekabet, günümüz şartlarında tamamen bitmiş durumda. Zira artık pazarda manuel vitesle satın alınabilecek pek bir model kalmadı; çoğu üretici manuel şanzıman üretimini neredeyse tamamen sonlandırdı.

Ancak tam da bu dönemde, Japonya menşeli bestcarweb.jp sitesinde yer alan ilginç bir iddia,

manuel şanzımana farklı bir kapı aralıyor. Sitenin iddiasına göre hobi amaçlı manuel şanzıman kullanmak, yaşlılıkta “bunamayı” (demansı) engellemeye yardımcı olabilir. Bu tezin arkasındaki dayanak ise Nintendo’nun efsanevi Brain Age (Brain Training) oyunlarının mimarı olan, Tohoku Üniversitesi’nden ünlü nörobilimci Prof. Dr. Ryuta Kawashima’nın araştırmaları. Profesörün çalışması, aynı anda birden fazla işi dinamik olarak yürüten (multitasking - çoklu görev) kişilerde demans görülme ihtimalinin azaldığını ortaya koyuyor.

Bu durum Batı medyasında hızla köpürtülerek “Manuel şanzımanlı otomobiller bunamayı engelliyor!” şeklinde sansasyonel manşetlere dönüşse de, aslında olayın özü tamamen “çoklu görev” yeteneğinde gizli.

Açıkçası Prof. Kawashima’nın bu konuda bilimsel bir çalışma yapmak için ülkemize

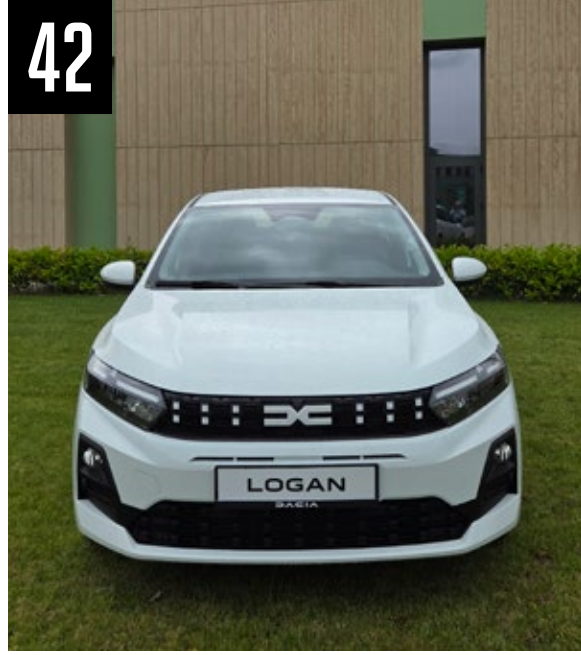
gelmesi harika bir fikir olabilirdi. Çünkü muhtemelen dünyada “çoklu görev” konusunda trafikteki en uzman kitle bizim minibüs sürücülerimizdir. Sol ayakla debriyaja basıp sağ elle vites değiştirirken, sağ ayakla hassas gaz ayarı yapan; o esnada dikiz aynasından arkadaki yolcuları kesip incek var mı diye kollayan, üstüne bir de sağ elle gelen paraları sayıp parmak ucuyla hatasız para üstü çeviren bir minibüsçünün prefrontal korteksi muhtemelen bir nörobilim laboratuvarını şaşırtacak yapıdadır.

Eğer manuel vites kullanmak hobi sınırlarının ötesine geçip genel olarak bunamayı geciktiriyorsa, nesli tükenmekte olan manuel şanzıman tutkunlarının elinde artık çok güçlü bir koz var demektir: “Ben keyfimden değil, tamamen sağlığım için manuel kullanıyorum!”

Mutlu bir ay dilerim.

Tarık Akagün

tarik@e-otodergi.com



42



48



55

HABERLER

- 06 Ferrari Luce
- 12 Mercedes-AMG GT
- 17 Vision BMW ALPINA
- 22 Audi Nuvolari
- 27 Rakamlarla otomotiv
- 28 Mart 2026 otomobil satışları
- 34 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 35 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 36 Renault Boreal 1.3 Tce 145 Hp
Iconic



36

İLK SÜRÜŞ

- 42 Dacia Logan 1.2 Eco-G EDC

- 48 BMW iX3 50 xDrive

KARŞILAŞTIRMA

- 55 2025 Tesla Model Y 159 kW
Premium – 2026 Tesla Model Y
159 kW Standart

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 63 BYD Sealion 7 160 kW

YASAL UYARI

- 70 e-otodergi yasal uyarı yazısı

e-otodergi

MAYIS-HAZİRAN 2026 – SAYI 185

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.

Audi R26 Showcar İstanbul'da Sergilendi

Audi'nin Formula 1 projesini temsil eden Audi R26 Showcar, Castrol iş birliğiyle İstanbul'da düzenlenen etkinlikte tanıtıldı. Araç, basın mensuplarına Mandarin Oriental Bosphorus'ta tanıtılırken, kamuoyu gösterimi Galataport İstanbul'da yapıldı ve Audi'nin Formula 1 programına ilişkin teknik bilgiler paylaşıldı. Formula 1'in 2027 sezonundan itibaren yeniden İstanbul Park'ta düzenlenecek olması Audi R26 Showcar'ın Türkiye ziyaretinin asıl nedeni olarak dikkat çekti. Audi, 2026 sezonundan itibaren FIA Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda fabrika takımı olarak mücadele edecek. İstanbul'da sergilenen R26 Showcar da markanın Formula 1 programına yönelik hazırlık sürecini temsil ediyor. Düzenlenen basın toplantısında Audi ve Castrol'un Formula 1'in yeni teknik kuralları kapsamında yürüttükleri çalışmalara değinildi. İki şirketin ortak mühendislik çalışmaları; yeni nesil hibrit güç üniteleri, sürdürülebilir yakıtlar ve yarış araçlarında kullanılacak sıvı teknolojileri üzerine yoğunlaşıyor. Castrol, Audi'nin Formula 1 programında teknik ortak olarak görev yapıyor. Şirket, yarış koşullarında parça dayanıklılığını ve sistem verimliliğini destekleyen motor yağları ile sıvı teknolojilerinin geliştirilmesinde rol üstleniyor.



e-otodergi

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





FIAT Grizzly ve Grizzly Fastback yüzünü gösterdi

FIAT, küresel ürün gamına katılacak yeni modelleri Grizzly ve Grizzly Fastback'ın ilk resmi görselini yayımladı. Konu hakkında açıklama yapan FIAT CEO'su Olivier François, Grande Panda ile başlayan uygun fiyatlı aile otomobili yaklaşımının Grizzly ve Grizzly Fastback ile genişletileceğini söyledi. Bu arada Fiat Türkiye'nin yayınladığı resmi bülten ile Fiat Global'in yayınladığı resmi bülten arasında ufak farklar var. Mesela yerel bültende "Fiat Fastback" ve "Fiat Grizzly" isimleri kullanılırken, global bültende SUV versiyon için Fiat Grizzly, fastback versiyon için Fiat Grizzly Fastback model isimleri kullanılıyor. Grizzly, Amerika'da yaşayan bir boz ayı türü ve bu açıdan bakınca Grande Panda'nın ağabeyi olduğunu söyleyebiliriz. Her iki modelin de Grande Panda, C3 Aircross ve Frontera'da kullanılan Stellantis Small Car Platformu üzerine geliştirilmesi bekleniyor. Teknik veriler henüz açıklanmadı. Ancak FIAT, benzinli motorların yanı sıra tamamen elektrikli versiyonların da sunulacağını doğruladı. Uzunluğunun 4.5 metrenin altında olacağı belirtilen Fiat Grizzly ve Grizzly Fastback'te, C3 Aircross ve Frontera'daki motor seçeneklerini görmek sürpriz olmayacaktır.

Opel Corsa GSE hazır

Opel, efsanevi GSi ruhunu tamamen elektrikli yeni Corsa GSE ile yeniden sahneye çıkarıyor. Markanın bugüne kadarki en güçlü ve en hızlı seri üretim Corsa modeli olan yeni GSE, 207 kW yani 281 HP güç ve 345 Nm tork üreten bir elektrik motoruna sahip. Fabrika verilerine göre 0'dan 100 km/s hıza 5,5 saniyede ulaşan otomobilin maksimum hızı ise saatte 180 kilometre olarak açıklanıyor. Önden çekişli bir hot hatch karakteri sunan modelde; Torsen sınırlı kaymalı diferansiyel, düşürülmüş spor şasi, GSE'ye özel hidrolik amortisörler ve dört pistonlu Alcon fren sistemi görev yapıyor. Sürücülere Sport, Normal ve Eco olmak üzere üç farklı sürüş modu sunan araç, 54 kWh kapasiteli bir bataryadan besleniyor. Çift yönlü şarj özelliğine de sahip olan Corsa GSE; 18 inç jantları, Alcantara performans koltukları ve sarı emniyet kemerleriyle Ekim ayındaki Paris Otomobil Fuarı'nda sergilenecek.



Ferrari Luce

1050 HP'lik Luce, Ferrari için yalnızca yeni bir elektrikli model değil; markanın performans anlayışını elektrik çağında yeniden tanımlama girişimi olarak tanımlanıyor.





Markanın ilk tamamen elektrikli seri üretim modeli olan Luce; dört kapılı gövde yapısı, beş kişilik kabini ve dört motorlu elektrik altyapısıyla Ferrari tarihinde alışılmışın dışında bir noktada duruyor. Çünkü bu kez karşımızda klasik V8 ve V12 motorlar üzerine şekillenen bir Ferrari değil; bataryanın şasi tabanına yerleştirildiği tamamen elektrikli bir otomobil bulunuyor.



Her tekerleğe ayrı güç veren dört elektrik motoruyla çalışan Luce, toplam 1050 HP sistem gücüne sahip. Otomobil 0'dan 100 km/s hıza 2,5 saniyede ulaşırken, 0-200 km/s hızlanmasını 6,8 saniyede tamamlıyor. Maksimum hız 310 km/s olarak açıklanan otomobil, 122 kWh kapasiteli batarya paketiyle yaklaşık 530 kilometrelik bir menzil hedefliyor. 350 kW DC hızlı şarj desteği sayesinde de uygun koşullarda 20 dakikada 70 kWh enerji aktarımı gerçekleştirilebiliyor.

Bu performans değerleri etkileyici olsa da elektrikli performans dünyasında rekabet oldukça güçlü. Örneğin 1034 HP gücündeki Porsche Taycan Turbo S, 0-100 km/s hızlanmasını 2,3 saniyede tamamlıyor ve benzer menzil değerleri sunuyor. Ferrari'nin asıl iddiası ise yalnızca güç rakamlarında değil, dört motorlu mimarinin sunduğu sürüş karakterinde ortaya çıkacak.

Luce'nin tasarımında Ferrari Tasarım Merkezi ile birlikte LoveFrom ekibinin de katkısı bulunuyor. Geniş cam yüzeyler, aktif aerodinamik parçalar ve elektrikli mimarinin sağladığı farklı oranlar otomobilin tasarımında öne çıkıyor. Ön bölümde 23 inç, arka bölümde ise 24 inç çapındaki jantlar sportif karakteri destekliyor.

Sürüş dinamikleri Vehicle Control Unit (VCU) adı verilen merkezi sistem tarafından yönetiliyor. Çekiş kontrolü ve tork dağılımı saniyede 200 kez güncellenirken, sürücüyü de farklı kontrol seçenekleri sunuluyor. Direksiyon arkasındaki kumandalar sayesinde gaz tepkisi ve rejeneratif frenleme karakteri ayarlanabiliyor.

Ferrari'nin mühendislik tarafındaki önemli yeniliklerinden biri de elastik bağlantılı arka subframe kullanımı. Luce, bu teknolojiye sahip ilk



Ferrari modeli olurken, elektrikli otomobillerde daha belirgin hale gelen yol ve titreşim seslerini azaltmayı hedefliyor. Batarya paketi ise şasinin yapısal bir parçası olarak görev yapıyor. Böylece gövde rijitliği artırılırken ağırlık merkezi daha aşağıya çekiliyor.

Aktif süspansiyon sistemi Purosangue ve F80 modellerindeki altyapının geliştirilmiş bir versiyonunu kullanıyor. Bağımsız yönlendirilebilir arka aks sistemi ve gelişmiş tork yönlendirme yazılımı da dört motorlu mimarinin avantajlarını destekliyor.



İç mekânda Ferrari, tamamen dijital bir kabin yerine fiziksel kumandalar ile ekranları birlikte kullanmayı tercih etmiş. Geri dönüştürülmüş alüminyum, deri ve Gorilla Glass yüzeylerin kullanıldığı kabinde sürücünün önündeki gösterge bölümü direksiyon kolonuyla birlikte hareket ediyor. Samsung tarafından geliştirilen OLED ekran altyapısı ve orta konsoldaki fiziksel kontroller, sürücünün temel fonksiyonlara daha kolay erişmesini sağlıyor.

21 hoparlörlü ve 3000 W gücündeki ses sistemi ise elektrikli otomobillerin sessiz yapısına farklı bir yaklaşım getiriyor. Ferrari, bu sistemi geliştirirken gerçek motor titreşimlerinden elde edilen verileri kullanarak daha karakterli bir akustik deneyim oluşturmayı hedefliyor.





Continental Conti Experience

Continental, Kuşadası'nda düzenlediği Conti Experience – EV Driving Test etkinliğinde elektrikli otomobillere uyumlu lastik serilerini tanıttı. Markanın SportContact, PremiumContact, AllSeasonContact, EcoContact ve UltraContact NXT serilerinden oluşan ürün gamının tamamı hem elektrikli hem de içten yanmalı motorlu araçlarla uyumlu olarak sunuluyor.

Elektrikli otomobillerin yüksek ağırlıkları, anlık tork üretimleri, düşük yuvarlanma direnci ve sessizlik beklentileri nedeniyle lastiklerden farklı performans özellikleri talep edildiğine dikkat çekilen etkinlikte çeşitli sürüş testleri gerçekleştirildi. THK Selçuk-Efes Havalimanı'nda yapılan hızlanma, fren ve slalom parkurlarında SportContact 7 lastikli Porsche Taycan ve BYD Han kullanılırken, Kuşadası-Özdere güzergâhındaki yol sürüşlerinde PremiumContact 7 ve PremiumContact 6 modelleri deneyimlendi.

Continental Türkiye Genel Müdürü Ali Okan Tamer, elektrikli mobiliteye geçişin sürüş deneyimini değiştirdiğini belirtti. Şirket, 2050 yılına kadar lastiklerinde yüzde 100 sürdürülebilir malzeme kullanımına ulaşmayı hedeflerken, Avrupa, Orta Doğu ve Afrika bölgesindeki en yüksek satış hacmine sahip 10 elektrikli araç üreticisinin tamamına orijinal ekipman lastiği tedarik ediyor.

e-otodergi

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



MERCEDES-AMG GT

1.169 HP güç üreten elektrikli yeni Mercedes-AMG GT tanıtıldı.
Otomobil DC 600 kW şarjı destekliyor.





Mercedes-AMG, performans markasının elektrik çağındaki yeni dönemini temsil eden tamamen elektrikli AMG GT 4-Kapı Coupé modelini tanıttı. AMG.EA platformu üzerinde geliştirilen yeni model; üç motorlu altyapısı, 1.169 BG'ye ulaşan gücü ve YASA tarafından geliştirilen aksenal akı (axial flux) motor teknolojisiyle dikkat çekiyor. İlk etapta GT 63 ve GT 55 olmak üzere iki versiyonla sunulacak olan model, AMG karakterini tamamen elektrikli bir mimari üzerine taşımayı hedefliyor.



Yeni AMG GT'nin en önemli teknolojik yeniliklerinden biri aksel motorları. Mercedes-AMG'nin iştiraki YASA tarafından geliştirilen bu yapı, manyetik akının motor eksenine paralel ilerlemesi prensibiyle çalışıyor. Araçta biri ön aksta, ikisi arka aksta olmak üzere toplam üç elektrik motoru görev yapıyor. Arka akstaki çift motorlu yapı şanzıman ve invertörlerle birlikte çalışırken, ön motor ihtiyaç halinde milisaniyeler içinde devreye girerek ek çekiş sağlıyor. Sabit sürüş koşullarında ise verimlilik amacıyla devreden çıkarılıyor.

Serinin en güçlü versiyonu olan AMG GT 63 4-Kapı Coupé, 860 kW yani 1.169 BG güç ve 2.000 Nm tork üretiyor. Bu değerlerle model, 0-100 km/s hızlanmasını 2,4 saniyede, 0-200 km/s hızlanmasını ise 6,8 saniyede tamamlıyor.

Maksimum hız opsiyonel performans paketiyle 300 km/s seviyesine ulaşıyor. GT 55 versiyonu ise 600 kW yani 816 BG güç ve 1.800 Nm tork sunuyor. Bu modelde 0-100 km/s hızlanma süresi 2,8 saniye olarak açıklanırken, 0-200 km/s hızlanma 9 saniye sürüyor.

Bu performansın arkasında 800 volt mimariye sahip, net 106 kWh kapasiteli batarya sistemi bulunuyor. Toplam 2.660 silindirik hücreden oluşan batarya paketi, NCMA kimyası ve doğrudan yağ soğutma sistemiyle destekleniyor. Şarj tarafında ise yeni AMG GT önemli değerler sunuyor. Model, 600 kW maksimum DC şarj gücü desteğiyle bataryasını yüzde 10'dan yüzde 80 doluluğa yaklaşık 11 dakikada ulaştırabiliyor. Ayrıca 10 dakikalık şarj ile 460 kilometrenin üzerinde WLTP menzili elde edilebiliyor.





Yüksek performanslı elektrikli otomobillerde güç kadar bu gücün kontrol edilmesi de önem taşıyor. Bu nedenle yeni AMG GT; hareketli venturi kanalları, aktif arka spoyler ve ihtiyaca göre açılıp kapanan ön panjur sistemiyle gelişmiş aerodinamik özellikler sunuyor. Modelin sürünme katsayısı 0,22 Cd seviyesinde tutuluyor. Şasi tarafında standart olarak sunulan AMG ACTIVE RIDE CONTROL sistemi, hidrolik bağlantılı yapısıyla virajlarda gövde hareketlerini azaltırken konforu artırıyor. Aktif arka aks yönlendirme sistemi ise düşük hızlarda manevra kabiliyetini, yüksek hızlarda ise stabiliteyi destekliyor.

İç mekânda ise dijital teknoloji ön plana çıkıyor. Tek cam panel altında toplanan ekran düzeninde 10,2 inçlik gösterge paneli, 14 inçlik merkezi multimedya ekranı ve opsiyonel ön yolcu ekranı bulunuyor. MB.OS işletim sistemi üzerine kurulu MBUX altyapısı, ChatGPT ve Google Gemini entegrasyonlarıyla birlikte sunuluyor.

Yeni Mercedes-AMG GT 4-Kapı Coupé'nin seri üretimi 2026 yazında Almanya'daki Sindelfingen tesisinde başlayacak. Eksenel akı teknolojili elektrik motorları ise Berlin-Marienfelde fabrikasında üretilecek.



THE ALL-NEW MERCEDES-AMG
GT 4-DOOR COUPÉ

Vision BMW ALPINA Konsept

BMW Group, Alpina markasının gelecekteki tasarım ve mühendislik anlayışına ışık tutan Vision BMW ALPINA konseptini tanıttı. İtalya'da düzenlenen Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2026 etkinliğinde sergilenen bu özel tasarım çalışması, Alpina'nın yıllardır koruduğu lüks, performans ve konfor anlayışını geleceğin otomobilleriyle buluşturuyor.





Tek örnek (one-of-one) olarak geliştirilen Vision BMW ALPINA; 5.200 mm uzunluğunda, iki kapılı ve dört kişilik bir coupe gövdeye sahip. Tasarım sürecinde "Second Read" yani ikinci okuma adı verilen bir yaklaşım kullanılmış. İlk bakışta sade görünen ancak detaylara yaklaşıldığında farklı tasarım unsurlarını ortaya çıkaran bu felsefe, Alpina'nın geleneksel yaklaşımıyla örtüşüyor.



Markanın 1974 yılından bu yana kullandığı imza niteliğindeki gövde şeritleri (Deco-lines) de modernize edilerek gövde boyasının altında, vernik katmanının içerisinde uygulanmış.

Alpina'nın geçmişinden gelen bir diğer önemli detay ise jant tasarımı. Markanın 1971'den beri kullandığı 20 kollu klasik jant formu, bu konseptte modern bir yorumla yeniden ele alınmış. Ön bölümde 22 inç, arka bölümde ise 23 inç çapındaki jantlar kullanılırken, arka tasarımda dört çıkışlı eliptik egzoz sistemi dikkat çekiyor.

Elektrifikasyon çağının hızla ilerlediği bir dönemde Vision BMW ALPINA, geleneksel Alpina karakterini koruyan bir V8 motorla tasarlanmış. Motorun teknik detayları henüz açıklanmasa da egzoz sistemi, markanın alışılmış karakterine uygun şekilde düşük devirlerde tok, yüksek devirlerde

ise dengeli bir ses deneyimi sunacak şekilde ayarlanmış.

Alpina'nın kurucusu Burkard Bovensiepen'in "Konforlu bir sürücü, daha hızlı bir sürücüdür" yaklaşımı, bu konseptin sürüş karakterinde de kendini gösteriyor. Vision BMW ALPINA'da standart BMW kalibrasyonlarının ötesinde daha konfor odaklı bir süspansiyon ayarı sunan Comfort+ sürüş modu bulunuyor. Sürücü bu moddan Speed moduna geçtiğinde ise head-up display ve dijital gösterge ekranlarındaki grafikler, Alpina'nın geleneksel mavi ve yeşil renklerine dönüşüyor.

İç mekânda ise Alpina'nın özel üretim anlayışı ön plana çıkıyor. Kabinde bütünleşik ve tek parça tasarımlar yerine, her detayın kendi karakterini ortaya koyduğu daha mimari bir yaklaşım tercih



edilmiş. Dış tasarımda kullanılan 6 derecelik karakter çizgisi, iç mekânda da devam ederek koyu renkli üst bölüm ile daha açık tonlardaki alt bölümü birbirinden ayırıyor.

Kabin içerisinde kullanılan tam deri döşemeler Alp bölgesindeki üreticilerden tedarik edilirken, konsol boyunca uzanan BMW Panoramic iDrive sistemi ve yeni nesil yolcu ekranı Alpina'ya özel bir dijital arayüz tasarımına sahip. Ekranların arka planında ise markanın merkezi olan Buchloe kasabasından Alp Dağları'na doğru uzanan manzaranın dijital bir yorumu yer alıyor.



Arka bölümdeki detaylar da Alpina'nın kişiselleştirme yaklaşımını gösteriyor. Orta konsolda gizli mıknatıslarla sabitlenen, üzerinde 20 adet şerit gravürü bulunan kristal Alpina bardakları ve özel tasarım cam su şişesi bulunuyor.

BMW Group, Alpina'yı ürün gamında BMW ile Rolls-Royce arasında, daha özel ve üst lüks segmente konumlandırıyor. Bu yeni yapılanmanın ilk seri üretim modeli ise 2027 yılında BMW 7 Serisi platformu üzerine geliştirilecek bir Alpina modeli olacak. Vision BMW ALPINA da bu yeni dönemin tasarım ve mühendislik anlayışına dair önemli ipuçları veren bir konsept olarak öne çıkıyor.



Audi Nuvolari

Sadece 499 adet üretilecek hibrit teknolojili Nuvolari, 1001 PS'lik motoruyla Audi tarihinin en güçlü seri üretim otomobili.





Audi, bugüne kadarki en güçlü ve en hızlı seri üretim otomobili olma unvanını taşıyan Nuvolari ile süper spor otomobil dünyasına yeni bir giriş yapıyor. Markanın yeni tasarım felsefesini temsil eden ilk seri üretim model olan Nuvolari, yalnızca 499 adetle sınırlı üretilecek ve ilk teslimatlar 2027 yılının ilk yarısında başlayacak.

Ortadan motorlu bir süper spor otomobil olarak geliştirilen Audi Nuvolari, hibrit güç ünitesine sahip. Sistemin merkezinde 4.0 litrelik V8 biturbo motor ile üç adet yüksek performanslı aksel akıllı elektrik motoru bulunuyor. Toplam sistem gücü 736 kW yani 1.001 PS olarak açıklanan modelde, içten yanmalı motor tek başına 588 kW (800 HP) güç ve 730 Nm tork üretiyor. Maksimum 10.000 d/d çevirebilen bu motor, elektrik desteğiyle birlikte yüksek performans karakterini destekliyor.

Elektrik tarafında ise üç motor görev yapıyor. Her biri 110 kW güç üreten bu ünitelerden ikisi ön aksta konumlandırılırken birlikte 2.150 Nm tork üretiyor. Üçüncü elektrik motoru ise V8 motor ile şanzıman arasında çalışıyor. Sistemde kullanılan lityum-iyon bataryanın brüt kapasitesi ise 7,3 kWh olarak açıklanıyor.

Nuvolari; 0-100 km/s hızlanmasını 2,6 saniyede, 0-200 km/s hızlanmasını ise 6,8 saniyede tamamlıyor. Maksimum hız ise 350 km/s seviyesinin üzerinde. Yakın seri üretim prototipi olarak açıklanan verilere göre Nuvolari'nin karma yakıt tüketimi 11,3 lt/100 km, elektrik tüketimi 7,8 kWh/100 km.



Bu performansın önemli destekçilerinden biri de aktif aerodinamik sistemler. Ön bölümde yer alan S-duct hava kanalı yüksek hızlarda aerodinamik dengeyi optimize ederken, arkadaki adaptif kanat üç farklı konumda çalışabiliyor. Kapalı, düşük yere basma ve yüksek yere basma modları arasında otomatik olarak ayarlanan sistem, uygun sürüş koşullarında 400 kg'ın üzerinde yere basma kuvveti oluşturabiliyor.

Model, Audi Space Frame (ASF) altyapısını tamamen karbon fiber dış gövdeyle birleştiren ilk seri üretim Audi olarak öne çıkıyor. Gövde panellerinin büyük bölümü karbon fiber takviyeli polimer malzemeden üretilirken, araçta markanın seri üretim tarihinde ilk kez tek bijonlu dövme jantlara yer veriliyor.

Yol tutuş tarafında kullanılan quattro predictive ride sistemi, sensörlerden aldığı verilerle aracın hareketlerini sürekli analiz ediyor. Direksiyon açısı, ivmelenme ve yol tutuş seviyesine göre tork dağılımı ve fren müdahaleleri önceden optimize edilerek daha dengeli bir sürüş hedefleniyor. Sürücü; E-Hybrid, Balanced, Dynamic ve Dynamic+ sürüş modlarının yanı sıra pist kullanımına yönelik özel ayarlara da ulaşabiliyor.



Fren sistemi tarafında kullanılan Audi Ceramic Pro karbon-seramik frenler ise kablolu fren mimarisiyle birlikte çalışıyor. Sistem, 2,8 megavata kadar enerji emme kapasitesi sunarken, düşük şiddetli frenlemelerin önemli bölümünü elektrik motorları üzerinden gerçekleştirerek enerji geri kazanımı sağlıyor.

Kabinde ise tamamen sürücü odaklı sade bir tasarım anlayışı benimsenmiş. Ön bölüm koyu tonlarla konsantrasyonu artırmaya yönelik hazırlanırken, arka bölüm Shadow Dune adı verilen açık renkli temayla ayrılıyor.



Hazırlayan: Tarık Akagün

10

Toyota CH-R 10 yaşında. İlk nesli 2016-2023 yılları arasında üretilen CH-R'nin ikinci nesli 2023'te tanıtıldı. Otomobil 10 yıllık süreçte dünyada toplamda 2,1 milyon adetten fazla satıldı. Bu satışların 1,2 milyon adedi Avrupa'da gerçekleşti.



30

1996 yılında lansmanı gerçekleştirilen Citroen Berlingo 30. yaşını kutluyor. Yaklaşık 90 ülkede satışa sunulan Berlingo toplamda 4,2 milyon adetten fazla üretildi.



1.500

Hyundai, 27 yıllık FIFA ortaklığına dayanarak 994 binek araç ve 506 otobüsten oluşan, turnuva tarihindeki en büyük filosunu FIFA Dünya Kupası 2026'ya gönderdi.

50

Honda Accord 50 yaşında. İlk nesli 1976 yılında tanıtılan Accord, dünya çapında 160'tan fazla ülkede toplamda 25 milyon adedi aşan satışa ulaştı. Bu satışların 15 milyon adedi ABD'de yapıldı.



50

Yeşil Bursa Rallisi 5-7 Haziran 2026 tarihlerinde 50. defa koşuldu. Yarışı Team Petrol Ofisi adına Hyundai i20N Rally2 ile yarışan Kerem Kazaz - Corentin Silvestre ikilisi birinci bitirdi.



1.000.000

Ford Otosan'ın Romanya'daki Craiova Fabrikası, 1 milyonuncu Ford Puma'yı banttan indirdi.

Daralma hissediliyor

2026 Mayıs ayında 22.285 adet yerli, 43.101 adet ithal olmak üzere 65.386 adet otomobil satıldı. Bu veri, 2025 yılı Mayıs ayına göre yüzde 23,19'luk bir gerileme anlamına geliyor. Yılın ilk 5 ayındaki kümülatif otomobil pazarı ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 9,65 oranında daraldı.

Yazı: Tarık Akagün

Türkiye'de 2026 Mayıs ayında, binek otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 2025 yılı Mayıs ayına göre %22,55 oranında daralarak 83.442 adet olarak gerçekleşti. Bu satışların 65.386 adedi otomobil, 18.056 adedi ise hafif ticari araç oldu. Ocak-Mayıs kümülatif pazar değerlendirmesi yapıldığındaysa, 2026'nın ilk 5 ayında toplam pazarın geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 7,40 azalarak 453.138 adet seviyesine gerilediği görülüyor. Bu dönemde otomobil satışları yüzde 9,65 daralmayla 356.256 adet olurken, hafif ticari araç pazarı ise yüzde 1,94 artışla 96.882 adede ulaştı.

SUV LİDERLİĞİNİ KORUYOR

Mayıs ayında satılan 65.386 adet toplam binek otomobilden yüzde 68,2'lik (44.622 adet) pay alan SUV gövde tipi, en çok satılan gövde tipi

unvanını korudu. SUV'ları 12.364 adetlik satış ve yüzde 18,9'luk payla sedanlar, 8.186 adetlik satış ve yüzde 12,5'lik payla hatchback'ler takip etti. ODMD raporlarına göre ülkemizde pazar çeşitliliği sürerken, SUV gövde tipinin binek pazarın yarısından fazlasını domine ettiği görülüyor.

Ocak-Mayıs dönemindeki kümülatif segment dağılımına bakıldığında, vergi oranları düşük olan A, B ve C segmentlerindeki araçlar pazarın %85'ini oluşturdu. C segmenti otomobiller 193.210 adetle %54,2 pay alırken, B segmenti otomobiller 108.660 adetle %30,5 paya sahip oldu. D segmenti ise ilk 5 ayda 43.248 adetlik satışla %12,1 pay aldı. Üst segmentlerde ise E segmenti %2,3, F segmenti %0,6 ve giriş segmenti olan A segmenti %0,2 pay aldı.

Otomobil pazarında motor tipine göre dağılımda benzinli araçlar güç kaybetse de liderliğini sürdürdü. Ocak-Mayıs döneminde benzinli otomobiller 148.075 adetle yüzde 41,6 pay alırken, hibrit modeller 119.022 adetlik satış ve yüzde 33,4'lük pay ile ikinci sırada yer aldı. Tam elektrikli binek otomobiller pazarın yüzde 18,6'sını (66.353 adet) oluştururken, dizel motorlu araçların payı yüzde 5,8 (20.683 adet), otogazlı araçların payı ise yüzde 0,6 (2.123 adet) olarak kayıtlara geçti. Otomatik şanzımanlı otomobiller ise 347.345 adetle pazardan %97,5 pay aldı.

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

Aylara göre toplam otomobil satışları

Ay	2025	2026	2025/2026 değişim %
Ocak	56.120	62.450	+11,3
Şubat	71.350	68.210	-4,4
Mart	79.857	91.828	+15,0
Nisan	75.402	76.242	+1,1
Mayıs	86.258	65.386	-24,2
TOPLAM	368.987	364.116	-1,3

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Renault	8.866	47.497
2	Hyundai	3.597	16.862
3	Toyota	3.546	26.938
4	Togg	3.505	16.745
5	Fiat	2.771	16.384
-	TOPLAM	22.285	124.426

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026	Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Volkswagen	5.845	30.429	27	MG	255	1.193
2	Peugeot	3.586	21.431	28	BYD	152	6.726
3	Skoda	3.110	15.227	29	Land Rover	94	572
4	Kia	2.611	10.710	30	DS	69	487
5	Nissan	2.367	8.508	31	Porsche	68	411
6	Chery	2.200	10.390	32	Alfa Romeo	66	543
7	Mercedes-Benz	2.064	9.547	33	Lexus	23	138
8	Opel	1.864	14.607	34	Subaru	18	68
9	BMW	1.818	8.510	35	Alpine	15	93
10	Hyundai	1.788	9.006	36	Maserati	5	46
11	Citroen	1.723	13.907	37	Aston Martin	2	8
12	Renault	1.398	7.316	38	Bentley	2	24
13	MINI	1.257	5.673	39	Chevrolet	2	2
14	Dacia	1.245	4.531	40	Ferrari	2	9
15	Omoda & Jaecoo	1.221	5.056	41	Hongqi	2	11
16	Audi	1.204	7.078	42	Lamborghini	2	13
17	KG Mobility – Ssangyong	1.156	7.297	43	Cadillac	0	1
18	Volvo	1.150	6.942	-	TOPLAM	43.101	231.830
19	Jeep	907	3.560				
20	Cupra	663	2.865				
21	Honda	658	2.811				
22	Seat	514	1.481				
23	Toyota	497	3.041				
24	Ford	432	5.055				
25	Suzuki	374	1.894				
26	Tesla	370	3.395				



Renault Clio önde

Geçen yılın en çok satılan otomobili Renault Clio, yoluna 2026'da da emin adımlarla devam ediyor. B segmenti hatchback kulvarında Clio'yu diğer bir yerli üretim otomobil Hyundai i20 geliyor. Opel Corsa'nın satışlarındaki düşüş Fiat Grande Panda'ya yaradı ve bu sayede Grande Panda 285 adetlik satışla listede üçüncü sırada yer buldu.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Renault Clio HB	3.970	24.085
2	Hyundai i20	1.875	10.101
3	Fiat Grande Panda	285	1.107
4	Opel Corsa	251	4.697
5	Skoda Fabia	130	518
6	Dacia Sandero	116	1.417
7	Renault 5 E-Tech	78	587
8	Citroen C3	49	1.772
9	Toyota Yaris	31	143
10	Peugeot 208	24	102
	Toplam segment	6.850	45.193



Mayıs ayında Scala önde geldi

Skoda Scala Mayıs ayında 258 adetlik satışla kendi segmentinin en çok satılan otomobili oldu. Toplam satış adedinde önde olan Volkswagen Golf ve Citroen C4 ise Mayıs ayı özelinde Scala'nın gerisinde kaldı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Skoda Scala	248	956
2	Volkswagen Golf	163	1.896
3	Citroen C4	139	1.378
4	Hyundai i30	109	405
5	Audi A3 Sportback	108	620
6	Mercedes-Benz A Serisi	68	561
7	Toyota Corolla HB	48	204
8	Cupra Leon	47	126
9	Renault Megane E-Tech	36	301
10	Opel Astra HB	34	550
	Toplam segment	1.073	7.976



Renault Megane Sedan

C Segmenti Sedan kulvarında rekabet çok çetin. Bu segmentte Mayıs ayında Renault Megane Sedan en çok satışa ulaşan model olurken, ardından Toyota Corolla Sedan, Fiat Egea Sedan ve Togg T10F geldi. İlk 4'ü yerli üretim modeller oluşturdu.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Renault Megane Sedan	2.677	13.908
2	Toyota Corolla	2.180	14.487
3	Fiat Egea Sedan	1.888	10.024
4	Togg T10F	1.673	7.675
5	Skoda Octavia	562	3.581
6	Citroen C4X	219	2.221
7	Audi A3 Sedan	183	899
8	Mercedes-Benz CLA	29	836
9	BMW 2 Serisi	23	107
10	Ford Focus	13	1.719
	Toplam segment	9.447	55.561



Skoda Superb kabul gördü

Volkswagen Passat Sedan'ın emekli olmasıyla yerini Skoda Superb doldurdu. Mayıs ayında 630 adet satan Superb'in ardından 551 adetlik satışla BMW 3 Serisi ve 290 adetlik satışla Audi A5 Sedan geldi. Volkswagen ID.7 ise Mayıs ayında 5 adet satıldı ve listede 10. sırada yer buldu.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Skoda Superb	630	3.192
2	BMW 3 Serisi	551	2.099
3	Audi A5 Sedan	290	910
4	Mercedes-Benz C Serisi	239	1.307
5	Hyundai Ioniq 6	162	749
6	Mercedes-Benz CLA	144	652
7	BYD Seal	66	1.076
8	MG MG7	59	220
9	BMW 4 Serisi	45	305
10	Volkswagen ID.7	5	64
	Toplam segment	2.191	10.579



Mercedes-Benz E Serisi önde

Mercedes-Benz E Serisi, Mayıs ayında kendi segmentinin en çok tercih edilen otomobili oldu. Genel toplamda da önde olan bu otomobili Audi A6 ve BMW 5 Serisi takip etti. Mercedes-Benz bu segmentteki tamamen elektrikli otomobili EQE ile de dördüncü gelerek ilk 5'e iki model sokmuş oldu.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Mercedes-Benz E Serisi	255	1.466
2	Audi A6	169	695
3	BMW 5 Serisi	157	1.077
4	Mercedes-Benz EQE	30	231
5	BYD Han	15	113
	Toplam segment	630	3.596



Mercedes-Benz EQS birinci

Mayıs ayı satışlarına göre segmentinde en çok satan model olan Mercedes-Benz'in tamamen elektrikli amiral gemisi EQS, fiyat avantajı nedeniyle S Serisi'ne göre daha fazla tercih ediliyor. EQS'in arkasından BMW 7 Serisi ve Mercedes-Benz S Serisi geliyor.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Mercedes-Benz EQS	36	275
2	BMW 7 Serisi	22	162
3	Mercedes-Benz S Serisi	22	130
4	Porsche Taycan	10	44
5	Audi A8 L	4	22
	Toplam segment	96	669



Volkswagen Taigo başı çekiyor

Mayıs ayında 2.090 adet satan Volkswagen Taigo, ilk 5 ay toplamında da önde. Mayıs ayında 1.772 adet satan yerli üretim Hyundai Bayon'u, 1.503 adetle Peugeot 2008 takip etti. Geçen yılın segment lideri Sandero Stepway ise bu yıl geride kaldı.

B-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Volkswagen Taigo	2.090	10.079
2	Hyundai Bayon	1.722	6.753
3	Peugeot 2008	1.503	9.023
4	Opel Frontera	1.125	6.186
5	Volkswagen T-Cross	973	4.457
6	Dacia Sandero Stepway	867	2.521
7	Skoda Kamiq	849	3.999
8	Volvo EX30	454	2.681
9	Nissan Juke	390	1.528
10	Citroen C3 Aircross	384	5.272



Renault Duster formda

Mayıs ayında atağa kalkan Renault Duster 2.400 adetle kendi segmentinin en çok tercih edilen modeli oldu. Duster'ı 1.871 adetle Nissan Qashqai ve 1.832 adetle Togg T10X takip etti. Geçtiğimiz aylarda çok satan Toyota C-HR Mayıs ayında geride kalsa da toplam satışlarda 12.451 adetle önde.

C-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Renault Duster	2.400	10.370
2	Nissan Qashqai	1.871	6.660
3	Togg T10X	1.832	9.070
4	Chery Tiggo 7	1.692	6.199
5	Kia Sportage	1.681	7.491
6	Toyota C-HR	1.366	12.451
7	Volkswagen Tiguan	1.120	6.935
8	Peugeot 3008	1.064	7.210
9	Renault Austral	1.034	4.911
10	Volkswagen T-Roc	1.002	4.252



MINI Countryman önde gidiyor

Bu segmentte MINI Countryman ve KG Mobility – Ssangyong Torres arasında sıkı bir rekabet var. MINI Countryman Mayıs ayını 1.244 adetle KG Mobility – Ssangyong Torres'in önünde tamamladı. Mercedes-Benz GLB ise 578 adetlik satışla üçüncü geldi.

D-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	MINI Countryman	1.244	5.557
2	KG Mobility – Ssangyong Torres	1.037	6.607
3	Mercedes-Benz GLB	578	1.318
4	BMW X1	565	3.437
5	Chery Tiggo 8	508	4.191
6	Volkswagen Tayron	438	2.013
7	Skoda Kodiaq	311	1.042
8	Omoda & Jaecoo Omoda 7	203	486
9	Peugeot 5008	145	691
10	Volvo XC60	124	1.332
Toplam segment		5.662	32.223



BMW X3 atak yaptı

Mayıs ayında atak yapan BMW X3 354 adetlik satışla kendi segmentinin en çok tercih edilen modeli oldu. Bu otomobili 312 adetlik satışla Mercedes-Benz GLC takip etti. Volvo XC90 ise Mayıs ayında 216 adetlik satışla kendisine üçüncü sırada yer buldu.



Mercedes-Benz G Serisi Mayıs'ta önde

Mercedes-Benz G Serisi Mayıs ayında 82 adet satıldı. Bu satışların 10 adedi benzinli, 5 adedi dizel ve 67 adedi elektrikli oldu. Audi Q7, Mayıs ayında 40 adet satarak Mercedes-Benz G Serisi'nin gerisinde kaldı. 40 adet satan Q8 ise genel toplamda kardeşi Q7'nin gerisinde.



Togg üst sırada

Togg, Mart ayında iki modeliyle toplamda 4440 adetlik satışa ulaştı ve 15.028 adetlik saf elektrikli otomobil satışlarından yaklaşık yüzde 29,5'lik bir pay aldı. Togg modellerinin arkasından 1341 adetlik satışla MINI Countryman geldi.

E7 –Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	BMW X3	354	782
2	Mercedes-Benz GLC	312	903
3	Volvo XC90	216	1.287
4	Mercedes-Benz GLC Coupé	89	409
5	Land Rover Range Rover Evoque	39	245
6	Porsche Macan	35	194
7	Land Rover Range Rover Velar	20	79
8	BMW iX	16	78
9	Audi Q5	7	35
10	BYD Tang	6	33
Toplam segment		1.132	4.335

F7 – Üst lüks SUV segmenti en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Mercedes-Benz G Serisi	82	327
2	Audi Q7	40	314
3	Audi Q8	40	207
4	Porsche Cayenne	18	120
5	Land Rover Range Rover Sport	18	72
Toplam segment		232	1.253

En çok satan elektrikli 10 model

Sıra	Marka	Mayıs 2026	Ocak-Mayıs 2026
1	Togg T10X	1.832	9.070
2	Togg T10F	1.673	7.675
3	MINI Countryman	1.207	5.435
4	KG Mobility – SsangYong Torres	880	5.692
5	Opel Frontera Elektrik	611	3.326
6	Mercedes-Benz GLB	525	890
7	Hyundai Ioniq 5	465	1.505
8	Volvo EX30	454	2.681
9	BMW iX1	371	1.742
10	Tesla Model Y	370	3.395

E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

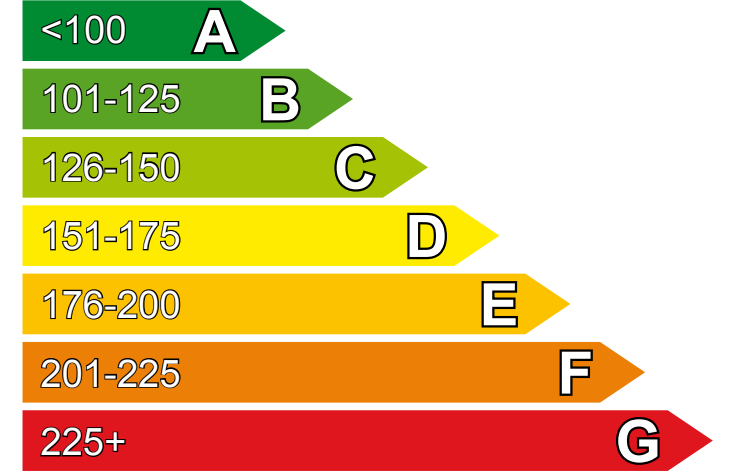
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.

RENAULT BOREAL

Renault, Bursa'da üretilen yeni C segmenti SUV modeliyle, Clio'dan daha fazla satış adedine ulaşmayı hedefliyor.





Türkiye’de Bursa Oyak Renault Otomobil Fabrikaları’nda üretilen Renault Boreal’i, Bursa - İstanbul arasında düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullandım. C-SUV segmentinde yer alan Renault Boreal ülkemizde ilk etapta 1.3 TCe 145 HP ve 1.8 Full Hybrid E-Tech 160 HP motor seçenekleriyle yollara çıkıyor. Donanım seviyeleri ise Evolution, Techno ve Iconic olarak sıralanıyor.



En ulaşılabilir fiyatlı Boreal olan 1.3 TCe 145 HP Evolution'ın lansman dönemi fiyatı 2.194.000 TL, test aracımız olan Boreal 1.3 TCe 145 HP Iconic'in fiyatı 2.860.000 TL. Boreal 1.8 Hybrid 160 HP Iconic'in fiyatıysa 3.339.000 TL.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Boreal, motor kaputu ile radyatör ızgarasının kesiştiği yerdeki boydan boya siyah kaplama ve A sütunundan başlayıp, C sütununda biten alüminyum görünümlü kaplama ile dikkat çekiyor. Otomobilin uzunluğu 4.556 mm, genişliği 1.841 mm, yüksekliği 1.650 mm ve dingil mesafesi 2.701 mm. VDA normuna göre 545 litre olan bagaj hacmi arka koltukların yatırılması ile 1.672 litreye ulaşıyor. Renault, kendi kataloglarında bagaj hacmini sıvı ölçüm metoduna göre 630 / 1.868 litre olarak açıklıyor.

Boreal'in iç mekânındaki kalite hissi iyi. Konsolun üst kısmı yarı yumuşak dokunuşlu plastik malzemelerden üretilmiş. Ön konsol ve kapı içlerindeki beyaz suni deri kaplamalar iç mekânı daha havalı gösteriyor. Sürücü odaklı ön konsolda 10 inçlik dijital gösterge tablosu ve 10 inçlik kolay kullanımlı bir multimedya ekranı bulunuyor. OpenR Link multimedya ekranına entegre Google otomotiv hizmetleri kapsamında Google Haritalar, Google Assistant, Google Play (100'den fazla uygulama) gibi bağlanabilirlik özelliklerine kolayca erişilebiliyor.

Orta havalandırma üfleçlerinin altında ergonomik erişimli fiziksel klima kumandaları var. Evolution donanım seviyesinde standart vites konsolu bulunurken, Techno ve Iconic'te yükseltilmiş bir vites konsolu yer alıyor.

DİJİTAL GÖSTERGE TABLOSU VE MULTİMEDYA EKRANI 10 İNÇ ÖLÇÜSÜNDE. MULTISENSE SÜRÜŞ MODU SEÇİCİSİ VİTES KUMANDASININ YANINDA. KABLOSUZ ŞARJ NOKTASI SOĞUTMALI.



Bu konsolun ön kısmında içinde yeni nesil akıllı telefonlar için kablosuz şarj noktası var. Kol dayama yerinin altında ayrıca soğutmalı bir eşya alanı mevcut.

Vites kumandası diğer yeni Renault modellerinde olduğu gibi ufak boy ve yanında çevirmeli kumandalı Multi-Sense sürüş modu seçicisi var. Bu sayede sürüş modunu Comfort, Eco, Sport, Perso ve Smart olmak üzere 5 farklı şekilde ayarlayabilmek mümkün. Smart – akıllı sürüş modu seçimini daha önceden yeni Clio’da görmüştük. Bu sayede otomobil gaz pedalına basma şiddetine bağlı olarak sürüş modunu spor, normal veya ekonomik olarak kendiliğinden ayarlayabiliyor. Eğer ani güç ihtiyacı varsa gaz pedalına daha fazla basıldığını algılayan sistem modu otomatik olarak “Sport” yapıyor, sakin sürüşte tekrar ekonomik moda geçiyor.

Ön koltuklar rahat ve arka koltuklarda diz – baş mesafesi sorunu bulunmuyor. Ön koltukların arka kısımlarında standart boy eşya cebi dışında, telefon ve cüzdan için de bölümler olması güzel. Cam tavan, 360 derece kamera sistemi ve masajlı sürücü koltuğu gibi özellikler Iconic donanım seviyesi ile geliyor. Dur-kalk özellikli adaptif hız sabitleme tüm versiyonlarda standart.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Boreal’in giriş seviyesi motoru olan 1.3 TCE’nin silindir hacmi 1332 cc. 4 silindirli, benzinli, turbo beslemeli olan bu motor 145 HP güç ve 245 Nm tork üretiyor. 6 ileri oranlı ıslak çift kavramalı şanzıman üzerinden gücünü ön tekerleklerle aktaran bu motor katalog verisine göre 1.435 kg, ruhsat verisine göre 1.511 kg ağırlığındaki otomobile 9,6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma

süresi ve 180 km/s maksimum hız sağlıyor. Motor performans beklentilerini rahatlıkla karşılıyor. Direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla manuel kullanıma da olanak tanıyan 6 ileri oranlı EDC şanzımanın vites geçişleri sarsıntısız. Önde McPherson, arkada torsiyonlu süspansiyon sistemi bulunan otomobilin yol tutuşu güvenli. Test sürüşünde geniş yarıçaplı hızlı virajları tedirginlik yaşamadan geride bıraktım.



Süspansiyon konforu da başarılı. Ayrıca bozuk yollarda iç mekânda çıtırtı – tıkırtı oluşmuyor. Yol sesi yalıtımı başarılı, ancak özellikle Osmangazi Köprüsü ve çevresindeki otoyol sürüşlerinde, yasal hız sınırlarında rüzgâr sesi kendisini belli ediyor.

WLTP normuna göre karma sürüşteki yakıt tüketimi 6,6 litre/100 km olan otomobil, Bursa-İstanbul arasındaki yaklaşık 160 km'lik test sürüşünde ortalama 6,7 litre/100 km benzin tüketti. Test sürüşünün başında, Comfort sürüş modunda, klima açık şekilde Bursa-Gemlik arasındaki ekonomi odaklı sürüşte ise 5,0 litre/100 km gibi tüketim değeri yakalamak mümkün oldu. Yol bilgisayarına göre test aracı benim kullanımımdan önce farklı kullanıcılar tarafından 450 km kullanılmıştı ve ortalama yakıt tüketimi 8,5 litre/100 km olarak görünüyordu.

MASAJLI SÜRÜCÜ KOLTUĞU ICONIC DONANIM SEVİYESİNDE STANDART. ARKA KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNU YOK. BAGAJ HACMİ VDA NORMUNA GÖRE 545 LİTRE, SIVI ÖLÇÜM METODUNA GÖRE 630 LİTRE.



SONUÇ

Renault Boreal 1.3 TCe 145 HP, makul performansı, geniş iç mekânı ve geniş bagajıyla Türk ailelerinin beklentilerini rahatlıkla karşılayacak özellikler sunan bir otomobil. Bu otomobile çok güvenen Renault, Boreal'e 7 yıl / 160.000 km garanti veriyor. Genel anlamda pozitif yönleri ağır basan Boreal'de tavanda tutamak bulunmaması gibi noktalar göz ardı edilebilir.

RENAULT BOREAL 1.3 TCE 145 HP ICONIC**Fabrika verileri**

Motor:	1.332 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri oranlı çift kavramalı (EDC)
Maksimum güç:	145 HP
Maksimum tork:	245 Nm
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	9,6 sn
Bagaj hacmi:	545 / 1672 litre (VDA normu)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4.556 / 1.841 / 1.650 mm
Tüketim (WLTP karma):	6,6 lt/100 km
Fiyat:	2.194.000 TL (Evolution) / 2.269.000 TL (Techno) / 2.860.000 TL (Iconic)
+	İç mekân, motor, donanım
-	Tavan tutamağı yok, rüzgâr sesi

149 g/km

C



Dacia Logan LPG otomatik

Dacia Logan, uzunca bir aradan sonra tekrar satışa sunuldu. Daha önceden Renault Grubu'nun ulaşılabilir fiyatlı sedanı olma görevini Taliant yürütürken, şimdi bu görevi platform kardeşi Logan devraldı.





Dacia Logan uzun bir aradan sonra LPG'li + otomatik şanzımanlı olarak 1.580.000 TL'den başlayan lansman fiyatlarıyla tekrar Türkiye'de. İstanbul-Bursa arasında düzenlenen "1.2 Eco-G model gamı" test sürüşünde kullanma fırsatı bulduğum yeni Dacia Logan 1.2 Eco-G Auto ülkemizde 2026 Haziran ayı itibarı ile Expression ve Journey adlı iki donanım seviyesiyle satışa sunuluyor.



Dacia Logan 1.2 Eco-G 120 HP Auto Expression'ın lansman fiyatı 1.580.000 TL olarak açıklanırken, Journey'in lansman fiyatı 1.655.000 TL olarak açıklandı. Eskiden 90 HP olan 1.0 litrelik TCe motor da, kısa süre içinde 100 HP olarak manuel şanzımanla kombine edilmiş olarak fiyat listelerine eklenecek ve Essential donanım seviyesi ile Logan'ın giriş seviyesini oluşturacak.

DACIA LOGAN TARİHÇESİ: LOGAN, SYMBOL, TALİANT VE YİNE LOGAN

Ülkemizde ilk defa 2004 yılında satışa sunulan Dacia Logan, Romen markayı B segmenti sedan liginde başarı ile temsil ettikten sonra, 2013 yılında bayrağı platform kardeşi Renault Symbol'e devretmişti. Deyim yerindeyse Dacia Logan'ın ruhu, Renault Symbol'de yaşamıştı. 2021 yılında ise yine bir dönüm noktası yaşanmış ve Symbol adı emekli olmuştu.

Symbol'ün bayrağını ise yurt dışında Logan olarak satılan Renault Taliant almıştı.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Dacia Logan ve hatchback kardeşi Sandero 2025 yılında güncellenerek yeni yüze kavuştu. Bu kapsamda otomobillerin radyatör ızgaraları ve ışık imzaları yenilendi. İç mekânda da "ters T formulu" yeni havalandırma ızgarası detayları fark ediliyor. Logan'da arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yok. Ön koltukların arkasında katlanan masalar, eşya cepleri, cep telefonu cebi gibi detaylar arka koltuk yolcularının hoşuna gidecek özellikler. Bu arada direksiyonun arkasındaki vites değişim kulakçıkları da bir Dacia için sıradışı bir özellik.

Fotoğraflarda görülen 7 inçlik dijital gösterge tablosu, Journey donanım seviyesi ile gelen bir özellik. Diğer donanım seviyelerinde analog

7 İNÇLİK DİJİTAL GÖSTERGE TABLOSU
JOURNEY DONANIM SEVİYESİYLE
GELİYOR. OTOMATİK KLİMA YLA
10 İNÇLİK DOKUNMATİK EKRAN
EXPRESSION VE JOURNEY DONANIM
SEVİYELERİNDE SUNULUYOR.



gösterge tablosu yer alıyor. Bununla beraber 10 inçlik multimedya ekranı Expression ve Journey'de yer alırken, Essential'da yer almıyor.

Otomobil 4410 mm'lik uzunluğa, 1853 mm'lik genişliğe (aynalar kapalı halde), 1500 mm yüksekliğe ve 2649 mm'lik dingil mesafesine sahip. Bagaj hacmi ise VDA normuna göre 528 litre ve bu hacim arka koltuk sırtlıklarının yatırılması ile 1361 litreye ulaşıyor. Bu arada bazı kaynaklarda yer alan 628 litrelik bagaj hacmi, VDA normu ölçüsü yerine "sıvı hacim" ölçüsü olduğu için yanıltıcı olabilir.

Çünkü Avrupa Birliğinde faaliyet gösteren çoğu otomobil firması bagaj hacmi ölçülerini VDA normuna göre verir.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

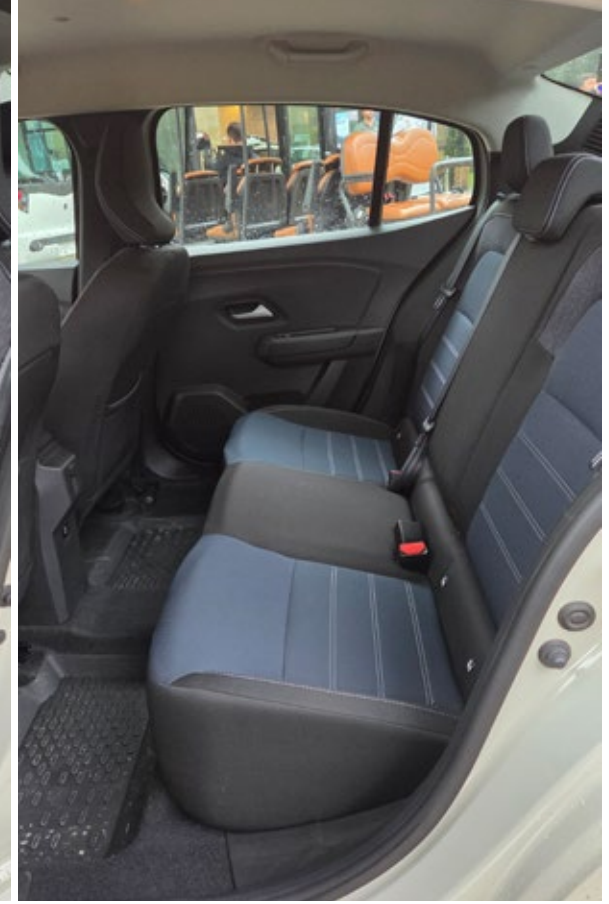
Dacia ürün gamının daha önceki LPG'li motor seçeneği olan 1.0 Eco-G LPG, 100 HP güç üretiyordu. Yeni 1.2 litrelik LPG'li motor ise 120 HP güç üretiyor. 1199 cc'lik, 3 silindirli, turbo beslemeli bu motor LPG'li sürüşte 4500-5000 d/d aralığında 120 HP, 1750-3750 d/d aralığında 197 Nm tork üretirken; benzinli kullanımda 4500-5750 d/d aralığında 113 HP, 2000-4000 d/d aralığında 190 Nm tork üretiyor. Bu motor direksiyonun arkasındaki kulakçıklardan da kumanda edilen 6 ileri oranlı, ıslak çift kavramalı



otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Şanzıman biraz gecikmeli tepki verse de bu sınıf için kabul edilebilir bir durum.

LPG'li sürüşte 0-100 km/s hızlanmasını 9,9 saniyede (benzinli sürüşte 10,9 saniye) tamamlayan yeni Dacia Logan 1.2 litre EDC, performans olarak yerini aldığı Taliant 1.0 TCe 90 HP X-Tronic'e göre belirgin şekilde daha hızlı ve daha akıcı bir sürüşe sahip. Hatırlanacağı gibi daha önceden Otomobil.com.tr'de yer verdiğimiz Taliant 1.0 TCe 90 HP 0-100 km/s hızlanmasını 13,9 saniyede tamamlıyordu. Taliant'la Logan'ın sürüşü motor ve şanzımandan kaynaklı nedenlerden dolayı farklılaşıyor. Aradaki 30 HP'lik güç farkı ve 6 ileri oranlı EDC şanzıman Logan'a performans yönünden belirgin bir avantaj sağlıyor. Taliant'taki düşük motor gücü ve CVT şanzıman birlikteliği nedeniyle otomobil daha ağırkanlı hareket ederken, motor da CVT şanzıman nedeniyle biraz daha fazla bağırıyordu. Taban yüksekliği 161 mm olan otomobilin bozuk yol uyumu başarılı ve bozuk zeminlerde bile iç mekânda çıtırtı-tıkırtı sesleri olmuyor. 70-80 km/s gibi hızlarda rüzgâr sesi kendisini hafif hafif belli etmeye başlıyor. Ancak bu bir bütçe otomobili olduğu için bu durumu normal karşılamak lazım.

İÇ MEKÂN GENİŞLİĞİ TALİANT İLE AYNI. ARKA KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNU YOK. MOTOR LPG'Lİ KULLANIMDA 120 HP, BENZİNLİ KULLANIMDA 114 HP.



Gelelim yakıt tüketimine. Logan 1.2 Eco-G WLTP karma sürüş normuna göre 6,7 - 7,0 lt/100 km LPG, 5,4 – 5,7 lt/100 km benzin tüketiyor. Eco sürüş modu ile yakıt tüketimini yüzde 5'e kadar azaltabilmek mümkün. Dacia 1.2 Eco-G test sürüşü organizasyonundaki Logan'lar Romanya plakalıydı ve daha kısıtlı bir parkurda kullanma fırsatı bulduk. Ancak aynı motor – şanzımana sahip Sandero Stepway 1.2

LPG'de ve Jogger 1.2 LPG'de elde ettiğimiz 7,5 lt/100 km LPG tüketimi ve 6,5 lt/100 km benzin değerleri, Logan'ın da bu değerlere yakın yakıt tüketimi sağlayacağını işaretini verdi.

SONUÇ

Yeni Dacia Logan, yok olan B-Sedan segmentini tekrar hayata döndüren model olacak. Bununla beraber ülkemizdeki ulaşılabilir fiyatlı sedan

otomobil ihtiyacını karşılamak gibi önemli bir görevi olan bu otomobilin 7 yıl garanti süresi de kendisine avantaj sağlıyor. Otomobilin performansı bir B segmenti sedandan beklenmeyecek kadar başarılı.

DACIA LOGAN 1.2 ECO-G EDC

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, turbo, benzinli + LPG'li
Şanzıman:	6 ileri oranlı çift kavramalı
Maksimum güç: (LPG)	120 HP @ 4500-5000 d/d
Maksimum güç: (Benzin)	114 HP @ 4500-5750 d/d
Maksimum tork: (LPG)	197 Nm @ 1750-3750 d/d
Maksimum tork: (Benzin)	190 Nm @ 2000-4000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	9,9 sn (LPG) / 10,9 sn (Benzin)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4410 / 1853 / 1500 mm
Bagaj hacmi:	528 lt
Yakıt tüketimi (WLTP)	6,7 / 7,0 lt/ 100 km (LPG)
	– 5,4 / 5,6 lt/100 km (Benzin)
Fiyat:	1.580.000 TL (Expression) / 1.655.000 TL (Journey)
+	Bozuk yol uyumu, bagaj – iç mekân hacmi, menzil,
	garanti süresi
-	Zaman zaman yavaş kalan şanzıman

114 g/km **B** (LPG) 127 g/km **C** (Benzin)



BMW iX3 50 xDrive

Tamamen elektrikli yeni BMW iX3 50 xDrive 108,7 kWh kapasiteli bataryası ile 800 km'yi aşan menzile ulaşarak, elektrikli otomobillerde yaşanan "menzil kaygısı" problemini ortadan kaldırıyor.





B BMW, tamamen elektrikli Neue Klasse BMW iX3 50 xDrive M Sport'u 6.469.800 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sundu. Yeni BMW iX3 50 xDrive'i Rize-Artvin arasındaki rotada düzenlenen basın test sürüşünde kullanma imkânı buldum. WLTP karma sürüş normuna göre 805 km'ye kadar menzil sunan bu otomobil; markanın hem tasarım hem teknoloji hem de iç mekân kumanda birimleri açısından tamamen yeni bir döneme geçişini simgeliyor.



TASARIM VE İÇ MEKÂN

BMW tarafından SAV (Sport Activity Vehicle) olarak tanımlanan bir SUV olan yeni iX3, tamamen elektrikli bir otomobil. Rüzgâr direnç katsayısı 0,24 Cd olan otomobilin uzunluğu 4782 mm, genişliği 1895 mm, yüksekliği 1635 mm ve dingil mesafesi 2897 mm olarak açıklanıyor. 520 litrelik bagaj hacmi arka koltukların yatırılması ile 1750 litreye ulaşıyor. Ayrıca ön tarafta ufak tefek eşyalar için 58 litrelik ek bir bagaj da (frunk) var.

BMW'nin yeni tasarım dili ile şekillendirilmiş iX3'te artık krom çerçeveli bir radyatör ızgarası yok. Böbrek formu ön ızgara ışık bandıyla çerçevelenmiş ve markanın 1600 modeline atıfta bulunuyor. Gövdeye entegre aydınlatmalı gizli kapı kolları ve sert çizgilere sahip LED far grubu da otomobilin ayırt edici tasarım detaylarından. Stop lambaları da L formu ışık

bandı çerçevesi ve dikine şeritler ile yeni dönemi simgeliyor.

Gelelim iç mekâna... Önce şunu söyleyeyim, ön ve arka koltuklar rahat, diz ve baş mesafesi sorunu da doğal olarak yok. Isı yalıtımlı panoramik cam tavan standart. Otomobilin iç mekânı ve kumanda birimlerinin kullanım felsefesi alışlageldik BMW tarzının dışında. Kokpitin göze çarpan 2 temel ögesi var. Bunlardan ilki BMW Panoramic iDrive, diğeri de serbest kesim olarak tanımlanan çokgen formu multimedya ekranı. Panoramic iDrive, hemen ön camın altına konumlandırılmış ve tek yüzey altında toplanmış 3 farklı ekrandan oluşuyor. Derinlik ve çözünürlük hissi yüksek olan Panoramic iDrive, cam altındaki konumu sayesinde gözü yoldan minimum seviyede ayırarak bilgileri sunmayı amaçlıyor. Ancak kullanımı alışkanlık gerektiriyor. Öyle ki, bir

KALİTE HISSİ YÜKSEK İÇ MEKÂNDA SERBEST KESİMLİ BİR MULTİMEDYA EKRANINA YER VERİLMİŞ. VİTES KUMANDASININ ÖN KISMINDA 2'Lİ BARDAKLIK, ONUN DA ÖNÜNDE 2 ADET TYPE-C BAĞLANTIYA SAHİP AKILLI TELEFON PEDİ BULUNUYOR.



önceki nesil iX3 kullanıcısı bile olsanız, bu otomobilin dijital yönüne alışmak için 2-3 gün gerekebilir.

Mesela ben de Panoramic iDrive'in kullanım ve özelleştirme seçeneklerinde zorluk yaşadım. Neyse ki Borusan Otomotiv Motorsport Direktörü sevgili Ahmet Köselec'i'nin anlatımı ile bu sorunu çözdüm. Öncelikle direksiyonun sağ tarafındaki düğmeye basarak menüye giriliyor. Burada Personal, BMW Maps, Trip ve Dynamic olmak üzere 4 ana sekmeden birine giriliyor. Daha sonra yine direksiyon üzerindeki düğmeden bu sekmelerin içinde gezmek mümkün. Bu arada ilk defa bir elektrikli otomobilde motor devir saatini de yeni iX3'te gördüm.

Yatay formlu multimedya ekranı da çok kapsamlı. İçerisindeki M Apps uygulaması ile otomobilin hızlanma süresini ve fren mesafesini ölçebilmek mümkün.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

iX3 50 xDrive'da toplam sistem gücü 218 HP (160 kW), toplam sistem torku 610 Nm olan iki adet elektrik motoru (arkada EESM, önde ASM) bulunuyor. Aslında iX3 50 XDrive'in yurtdışı versiyonlarında toplam sistem gücü 469 HP (345 kW), toplam sistem torku 645 Nm, ancak

Türkiye versiyonlarında motor gücü daha düşük vergi dilimine girebilmek için kısıtlanmış. Ağırlığı 2285 kg olarak açıklanan bu dört tekerlekten çekişli otomobil fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 7,9 saniyede tamamlayıp, maksimum 210 km/s hıza ulaşıyor. Hızlanma performansı, yakın güçteki çoğu elektrikli otomobille benzer. Ancak sürüş deneyimi olarak diğer elektrikli otomobillerden ayrılıyor.

Bunun ilk nedeni otomobilin direksiyon tepkileri, diğeri de fren dozlaması ve fren hissi. Bunun dışında gündelik kullanımda otomobilin rejeneratif fren sistemi de sürücüyü yormuyor. Soft Stop teknolojisi sayesinde ayak gaz pedalından çekildiğinde rejenerasyon sistemi otomobili yumuşak şekilde yavaşlatıyor. Ancak bu otomobilde rejeneratif fren sistemi ayarı için direksiyon arkasında kulakçık olmasını da isterdim.



Ön-arka ağırlık dağılımı 49:51 olan yeni iX3, bir BMW'den beklenen hafif sert bir süspansiyon sistemine sahip. Başarılı gövde kontrolü sağlayan bu süspansiyon sistemi, alçak ağırlık dağılımı ile birleşince dengeli bir yol tutuş ortaya çıkmış. Ayrıca AWD aktarması sayesinde viraj çıkışında gaza bastığınızda otomobili viraj dışına dengeli bir şekilde taşıyabiliyorsunuz. Otomobilin süspansiyon sisteminden bozuk yollarda bile vuruntu gelmiyor, ayrıca iç mekânda da çıtırtı-tıkırtı duyulmuyor. Bu arada otomobilde 20 inç, 21 inç ve 22 inç jant seçenekleri sunuluyor. Benim kullandığım otomobilde 20 inçlik jantlar vardı.

MENZİL VE ŞARJ SÜRESİ

Altıncı nesil BMW eDrive teknolojisine sahip yeni iX3'te net kapasitesi 108,7 kWh'lik silindirik hücreli batarya sayesinde 679-805 kilometre (WLTP) menzil sunuyor. 805 km menzili Efficient sürüş modu ile gerçek hayatta yakalamak mümkün. Ben test sürüşüne başlamadan önce yol bilgisayarı batarya doluluk oranını yüzde 98 olarak gösteriyordu ve menzil 781 km'ydi; üstelik araç Efficient modda da değildi.

Karadeniz Sahil Yolu'ndaki parkurun 71 km'lik ilk ayağını 1 saat 6 dakikalık sürüşle ortalama 64,3 km/s hızla geçtim ve ortalama enerji tüketimim 15,4 kWh/100 km oldu. Bu değer fabrikanın



açıkladığı 15,1-17,9 kWh/100 km'lik enerji tüketim verisi ile uyumlu.

108,7 kWh kapasiteli 6. nesil lityum-iyon bataryada kullanılan kobalt, lityum ve nikelin yüzde 50'si geri dönüştürülmüş hammaddelerden elde edilmiş. 800V elektrik mimarisine sahip iX3, 400 kW DC hızlı şarjı destekliyor. DC 400 kW şarj noktasında yüzde 10'dan yüzde 80 batarya doluluk oranına ulaşmak için 21 dakika gerekirken, aynı işlem için 22 kW AC şarj noktasında 5 saat 45 dakika gerekiyor. Çift yönlü şarj (V2L, V2H, V2G) özelliği, otomobili ihtiyaç anında bir "powerbank" olarak kullanmaya ve ufak-tefek elektrikli cihazları çalıştırmaya olanak tanıyor.

SONUÇ

Yeni BMW iX3 menzil kaygısı yaşatmayan nadir elektrikli otomobillerden bir tanesi. BMW iX3 50 xDrive özellikle şarj süresi ve sunduğu menzil ile bugünün standartlarında en üst ligde yer alıyor. Bunu, sürücü odaklı sürüş deneyimi ile harmanlayan Neue Klasse iX3, markanın geleceğine yön veren tasarım diline ve yeni nesil teknolojilere ev sahipliği yapan ilk model olma özelliğinde. Ancak yeni nesil kullanıcı arayüzü alışkanlık gerektiriyor. Fiyat en önemli noktalardan bir tanesi. Yeni BMW iX3 50 xDrive'ın fiyatı ortalama bir Türk tüketicisi

ÖN VE ARKA KOLTUKLAR BEKLENTİLERİ KARŞILIYOR. ÖN BAGAJ HACMİ 58 LİTRE, ARKA BAGAJ HACMİ 520 LİTRE OLARAK AÇIKLANIYOR.



için yüksek olsa da, motor gücünün yüzde 55'lik ÖTV dilimine göre ayarlanmış olması, premium D-SUV segmenti müşterileri için avantaj sağlıyor. İlerleyen dönemlerde daha fazla performans isteyenler için iX3 M60 xDrive seçeneği de satışa sunulacak.

BMW iX3 50 xDRIVE**Fabrika verileri**

Motor:	2 elektromotor (önde-arkada)
Toplam sistem gücü:	218 HP (160 kW)
Toplam sistem torku:	610 Nm
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	7,9 sn
Menzil (WLTP ortalama):	679-805 km
Enerji tüketimi (WLTP):	17,9-15,1 kWh/100 km
Bagaj hacmi:	520 lt (arka)/58 lt (ön)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4782 / 1895 / 1635 mm
Fiyat:	6.469.800 TL
+	Menzil, şarj süresi, yol tutuş, iç hacim,
	akustik konfor, teknoloji
-	Tavan perdesi yok, alışkanlık gerektiren kumandalar

0 g/km **A**

Model Y Premium ve Model Y Standart farkları

Türkiye’de en çok konuşulan otomobillerden olan Tesla Model Y’nin 2025 model yılı Premium donanım seviyesi versiyonu ile 2026 model yılı Standart donanım seviyesi versiyonunu yan yana getirdik. Her iki otomobil de 159 kW motorlu ve standart menzilli.





Tesla Model Y ilk defa 2020 yılında yollara çıktı ve 2025 model yılı için güncellendi. Juniper olarak da bilinen yeni Tesla Model Y Türkiye’de 2025 Nisan ayında Premium donanım seviyesi ile satışa sunulduğunda, Türkiye’de en çok konuşulan otomobiller arasına girdi. Çünkü eskisinde, yani 2024 yılı ve öncesinde olmayan donanımları (arka koltuk yolcuları için 8 inçlik ekran, yalıtımlı camlar gibi) ekipman listesine dahil etmiş olmasına rağmen, yüzde 25’lik ÖTV diliminde kalması nedeniyle fiyatı halen makul bir seviyede idi.



Ancak Kasım 2025 itibarıyla “Model Y Premium (Standard Range)” envanterden çıktı ve baz donanım olarak tanımlayabileceğimiz “Model Y ‘Standard Range’” envantere girdi. Deyim yerindeyse kıyamet de ondan sonra koptu. Çünkü 1 ay farkla satılan Model Y Premium ile Model Y’nin fiyatları benzer bile olsa donanımları arasında belirgin farklar olması tepki topladı. Tesla, global ölçekte Model Y’yi standart Model Y, Model Y Premium ve Model Y Performance olarak sınıflandırmaya başladı ve diğer ülkelerde de “kırpılmış” donanımlı Model Y’leri satmaya başladı. Bu hamle Model Y’nin Türkiye pazarı için halen makul fiyatlı bir versiyon sunabilmesinin de kapısını araladı. Eğer 159 kW Premium donanım seviyesindeki donanımlar halk arasında “Standart Paket” olarak bilinen versiyon kapsamında sunulsa muhtemelen

otomobil yüzde 25’lik ÖTV dilimi yerine yüzde 55’lik ÖTV dilimine girecek ve fiyat avantajını kaybedecekti.

TESLA MODEL Y TÜRKİYE FİYATLARI

2026 Mayıs ayı itibarıyla Tesla Model Y ülkemizde 4 versiyonla satılıyor. Giriş seviyesini oluşturan yüzde 25’lik ÖTV dilimindeki 159 kW motorlu Model Y 2.474.985 TL’lik fiyata sahip. Yüzde 55 ÖTV dilimindeki 159 kW Model Y Premium Long Range Arkadan İtiş (75 kWh NMC batarya) 3.534.000 TL, yüzde 75 ÖTV dilimindeki Model Y Premium Long Range Dört Çeker 4.200.000 TL ve yüzde 75 ÖTV dilimindeki diğer bir versiyon olan Model Y Performance Dört Çeker 4.546.500 TL’lik fiyata sahip.

HER İKİ VERSİYONDA DA DOKUNMATİK EKRAN ÖLÇÜLERİ AYNI. ANCAK STANDART VERSİYONDA ÖN KOLTUK AYARLARI EKRANDAN YAPILIRKEN, PREMIUM’DA FİZİKSEL KUMANDALARLA YAPILIYOR. İKİ ÖN KOLTUK ARASI STANDART VERSİYONDA AÇIK BIRAKILMIŞ.



159 KW MODEL Y STANDART VE 159 KW MODEL Y PREMIUM FARKLARI NELER?

Öncelikle dış tasarımdan başlayayım. Model Y Standart'ta, Premium'dan farklı olarak burun tasarımında boydan boya bir LED ışık bandı yer almıyor. Bunun yerine 2 parçalı bir aydınlatma sistemi tercih edilmiş. Bununla beraber ön tamponlar da farklı.

Yandan bakıldığında ise lastiklerin ve jantların farklı olduğu göze çarpıyor. Baz versiyonda 235/55 R18 ebadında lastikler yer alırken, Premium donanım seviyesinde 255/45 R19 ebadında lastikler var.

Arka tasarımda standart Model Y'de köşe noktalarda çentik formu stop lambaları bulunurken, Premium donanım seviyesinde boydan boya ışık bandı var.

Model Y Standart Paket'te cam tavan var, ancak iç taraftan döşeme ile kaplandığı için pratikte bir cam tavan deneyimi yaşamak mümkün değil. Bunun dışında iç mekânda ambiyans aydınlatması, elektrikli ayarlanabilir direksiyon simidi, ısıtılmalı-soğutulmalı ön koltuklar, adaptif uzun farlar, kendiliğinden kararan yan aynalar, fiziksel koltuk ayar düğmeleri, konsol altı saklama bölgesi ve bagaj pandizotu gibi ekipmanlar da Premium Paket'te olup, Standart Paket'te olmayan ekipmanlar. Bu arada iki donanım seviyesi arasında ön bagajda da fark var. Standart versiyonda ön bagaj (frunk) keçe benzeri bir malzemeden ve çamurlukların iç kısmında plastik paneller yok. Premium'da ise ön bagaj kaliteli bir plastik malzemeden ve çamurlukların iç kısımları da kapatılmış.

8 dış kamera, Tesla Theater, uygulamayla uzaktan kontrol, yol kamerası ve nöbetçi modu gibi özellikler ise her iki versiyonda da standart.

MODEL Y STANDART VE MODEL Y PREMIUM SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ FARKLI MI?

Evet, sürüş yönünden hissedilir bir fark var. Bunu iki otomobili de sırayla kullandığımda net olarak hissettim. İlk ve önemli fark, Premium Paket'te gelen Frequency Selective Damping amortisörlerin yol bozukluklarını daha başarılı sönümlemesi ve bunun sonucunda da iç mekânda daha az titreşim olması. Ayrıca Model Y Premium'da tüm yan camlar "çift cam" tipiydi ve akustik konforu hissedilir derecede iyileştiriyordu. Diğer bir farksa motor güçleri aynı olsa da, "Standart Paket" Tesla Model Y 159 kW'nın, Premium Paket Tesla Model Y 159 kW'dan daha atik olması. Bunun nedeni büyük



olasılıkla baz versiyonda 235/55 R18 ebadında, Premium'da 255/45 R19 ebadında lastikler olması.

MODEL Y STANDART SÜRÜŞ İZLENİMİ

Hatırlanacağı gibi Tesla Model Y'ye önceden 2024 yılında 175. sayımızda yer vermiştik. Açıkçası 2026 Model Y Standart Paket'in sürücü koltuğuna binince biraz afalladım. Çünkü sürücü koltuk ayarını yapmak için elimi koltuk minderinin sol tarafına atınca ayar düğmelerini bulamadım. Kısa süreli bir duraksamadan sonra ön koltuk ayarlarının multimedya ekranı üzerinden yapıldığını gördüm ve sorunu hallettim. Tabii ki ayna ayarları da daha önceden olduğu gibi direksiyon üzerindeki kumandalardan yapılıyor. Otomobilin motor gücü ve batarya kapasitesi, 2024 model ile aynı.

Model Y'nin Türkiye'ye özel versiyonunda 159 kW gücünde bir elektrikli motor var. Maksimum torku açıklanmayan bu motor temel olarak yurtdışındaki 220 kW'lık motor ile aynı. Ancak gücü yazılımsal olarak düşürülerek, Türkiye'nin ÖTV mevzuatına daha uygun bir hale getirilmiş. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 7.8 saniyede tamamlayan 1906 kg'lık bu otomobil, GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım hızlanma testlerinde 2 yön ortalaması olarak 7.55 saniyelik 0-100 km/s

hızlanma süresi elde etti. 400 metreyi geçmek içinse yine 2 yön ortalamasında 15,6 saniyeye ihtiyaç duydu. Bu değerler 2024 yılında test ettiğim 159 kW Tesla Model Y'nin elde ettiği 7,4 saniyelik 0-100 km/s ve 15,5 saniyelik 400 metre kalkış verisine çok yakın.

Performans beklentilerini rahatça karşılayan otomobilin maksimum hızı 201 km/s. Model Y'de çoğu elektrikli otomobilde olduğu gibi "tek pedal" özelliği var. Bu sayede gaz pedalı hem hızlanmak, hem de rejeneratif fren sistemi sayesinde yavaşlamak için kullanılabilir. Ancak tek pedal özelliğinin kullanımı çok daha yumuşak hale gelmiş. Bu da otomobili daha akıcı kullanmaya olanak tanıyor. Otomobilde Hyundai Grubu'nun elektrikli otomobillerindeki gibi kapsamlı bir rejenerasyon ayarının olmadığını söyleyeyim.

Tesla Otopilot olarak tanımlanan Seviye 2 Otonom Sürüş özelliği, 2024 model yılına göre daha başarılı çalışıyor. Önceden otomobili şerit çizgilerinin tam ortasında tutmaya çalışan sistem, direksiyona biraz fazlaca baskı yapıldığında (çünkü sistem direksiyona hafif güç uygulamanızı istiyor) devre dışında kalıyordu. Şimdi ise daha toleranslı ve daha rahat kullanımlı.



İÇ MEKÂN
MALİYET
POLİTİKASI
NEDENİYLE
MİNİMALİST
BİR TASARIMA
SAHİP. KUMAŞ
KOLTUKLAR
TERLETMİYOR.
ÖN VE ARKA
KOLTUKLARDAKİ
YAŞAM ALANI
FERAH.



Arkadan itişli otomobilin viraj yeteneği yüksek gövde yapısına rağmen başarılı. Bunda aracın başarılı ağırlık dağılımının, batarya grubunun tabanın alt orta kısmında konumlandırılmış olmasının ve başarılı süspansiyon sisteminin payı var. Otomobilde önde çift salıncaklı, arkada ise çok kollu bağımsız süspansiyon görev yapıyor.

ENERJİ TÜKETİMİ VE MENZİL

159 kW Tesla Model Y, sunduğu performansa ve C-SUV segmentindeki çoğu elektrikli otomobile

göre daha düşük bir enerji tüketimi sağlıyor. Örnek vermek gerekirse ODMD raporlarına göre C-SUV segmentinde yer alan Opel 157 kW Grandland Electric 16,9 – 17,7 kWh/100 km, 125 kW Hyundai Ioniq 5 15,5 kWh/100 km, 160 kW Togg T10X V1 RWD 19,1 kWh/100 km enerji tüketimi değerine sahip. 159 kW Tesla Model Y ise 13,1 kWh/100 km'lik WLTP enerji tüketim verisi sunuyor.

Gelelim gerçek hayat verilerine. Tesla Model Y ile yaptığım 800 km'lik test sürüşünde 14,3 kWh/100 km'lik bir değer elde ettim. Benden önceki farklı sürücülerin yaptığı 6935 km'lik toplam sürüşün ortalaması ise 16,3 kWh/100 km. WLTP karma sürüş normuna göre 534 km menzile ulaşan Tesla Model Y, tam şarj sonrasında 24°C hava sıcaklığında 444 km'ye kadar menzil gösterdi. Hatırlanacağı gibi 2024 Model Y'de en fazla 393 km'ye kadar menzil görmüştüm.



250 kW'lık Tesla Supercharger şarj noktasında doldurdum ve bu istasyonlarda yüzde 0'dan yüzde 100 şarj seviyesine gelmek için yaklaşık 55 dakika süre yetiyor.

TESLA MODEL Y İÇ MEKÂN

Model Y'nin iç mekânı gayet geniş. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yok. Bununla birlikte arka koltukta oturan yolcuların ayaklarını ön koltukların altına doğru uzatabilmesi ve arka koltuk sırtlık eğiminin ayarlanabiliyor oluşu konforu arttıran bir etken. 854 litrelik bagaj hacminin biraz abartılı olduğunu, bu değerın tavana kadar ve bagaj zemini altındaki alanı da kapsayan hacim olduğunu eklemem gerek. Arka koltuk sırtlıklarının yatırılması ile bagaj hacmi 2118 litreye kadar ulaşıyor. Ortaya çıkan neredeyse tamamen düz yükleme alanında gece uyumak

mümkün. Otomobilin 15,4 inçlik dokunmatik ekranı içinde Tesla Theater adlı oyun, eğlence ve sinema merkezi barındırıyor. Bu ekran üzerinde farklı oyunları deneyebilir, YouTube veya Netflix videoları izleyebilir, sinyal, kapı açma gibi sesleri kişiselleştirebilir, müzik yapabilir ve resim çizebilirsiniz. Veya kamp modunu tamamlayacak şekilde ekranda şömine ateşi gösterebilir ve şömine çıtırtılarını duyabilirsiniz.

SONUÇ

Tesla Model Y "Standart Paket", bazı eksikleri olsa da beklentileri büyük oranda karşılayan bir otomobil. Standart donanımları ve sürüş konforu, Premium'a göre kısıtlanmış olsa da, halen zengin bir ekipman listesi sunuyor. Gelişmiş kamera sistemi, eskiye göre daha yumuşak çalışan Autopilot sistemi, geniş iç



hacim ve düşük enerji tüketimi bu otomobilin öne çıkan özellikleri. Parke taşlı yollarda oluşan kabin içindeki trim sesleri, eskiye göre azaltılmış olsa da halen mevcut.

PREMIUM VERSİYONLA STANDART
VERSİYONUN EN BELİRGİN
FARKLARINDAN BİR TANESİ STOP
LAMBALARININ TASARIMI.

2025 TESLA MODEL Y 159 KW PREMIUM – 2026 TESLA MODEL Y STANDART

Fabrika verileri

Motor:.....	Elektrikli
Maksimum güç:.....	159 kW
Maksimum hız:.....	201 km/s
0-100 km/s:.....	7.8 sn
Menzil (WLTP ortalama):	534 km
Bagaj hacmi:.....	854 / 2041 L, Ön bagaj 117 L
Boyutlar (uz./gen./yük.):.....	4792 / 1982 / 1621 mm
Fiyat:	2.474.985 TL
+	Geniş iç mekân, performans, yol tutuş,
.....	güvenlik, kamera sistemi
-	İç mekân tıkırtıları, ergonomi

0 g/km **A**



BYD Sealion 7 160 kW

BYD'nin D-SUV segmentindeki crossover temsilcisi Sealion 7, geniş bir iç mekân ve zengin bir donanım listesi sunuyor. Ancak Sealion 7 bir süredir listelerde sadece 390 kW AWD versiyonu ile yer alıyor.





BYD, kuşkusuz ki son dönemin en çok konuşulan markası. BYD Başkan Yardımcısı Stella Li'nin Reuters haber ajansına yaptığı, Türkiye'deki fabrika yatırımını askıya aldıkları yönündeki açıklama kamuoyunda tepki çekmesinin yanı sıra hayal kırıklığı da yarattı. Bu noktada ALJ Satış ve Pazarlama A.Ş. de internet sitesinde yaptığı duyuruda markanın distribütörü olarak satış, servis ve yedek parça faaliyetlerinin devam ettiğini açıkladı.



Bu giriş, standart bir sürüş izlenimi yazısı girişinden farklı olsa da, mevcut durumu tespit etmek açısından önem taşıyor.

BYD'nin D-SUV segmentinde Seal U ile birlikte ikinci modeli olan Sealion 7 ülkemizde ilk etapta 160 kW Design ve 390 kW AWD Excellence versiyonları ile satışa sunulmuştu. Ancak şu anda ülkemizde sadece 390 kW AWD Excellence versiyonu ile listelerde yer alıyor ve fiyatı 4.190.000 TL olarak açıklanıyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

BYD'nin deniz canlıları isimli otomobil serisinin bir üyesi olan Sealion 7, bir dönem Audi Grup Tasarım Başkanlığı yapmış olan Alman Wolfgang Josef Egger tarafından tasarlanmış. Otomobilin önden görünümünün büyük bir X formunu andırdığı fark ediliyor. 4.830 mm uzunluğa, 1.925

mm genişliğe, 1.620 mm yüksekliğe ve 2.930 mm dingil mesafesine sahip otomobil arkaya doğru alçalan tavan çizgisiyle göze güzel geliyor. Tavan çizgisinin bittiği yerde bir spoiler var. Ayrıca bagaj kapağının da uç noktasına ufak bir spoiler entegre edilmiş. 520 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar yatırıldığında 1.769 litre oluyor. Ön bagaj hacmi ise 58 litre.

Üst kısmı suni deri ile kaplı ön konsolun kalite hissi iyi. Otomobilin ön konsolunda en fazla dikkat çeken bölge bir BYD klasiği olan kendi etrafında dönebilen 15.6 inçlik multimedya ekranı. Çok kapsamlı bir menüye sahip bu ekranın kullanımı, günümüzdeki çoğu modern otomobildeki gibi fazlaca alışkanlık gerektiriyor. Köprü tarzında tasarlanan vites konsolunda klima otomatik-açma-kapama butonu, ses sistemi ses ayarı, sürüş modu seçicisi gibi birimler var. Bunun

DİREKSİYONUN ARKASINDAKİ GÖSTERGE TABLOSU 10,25 İNÇ. 15,6 İNÇLİK EKRANIN ÇÖZÜNÜRLÜĞÜ YÜKSEK. VİTES KONSOLUNDA DOKUNMATİK KONTROLLÜ KUMANDALARIN YANI SIRA FİZİKSEL KUMANDALAR DA BULUNUYOR. ORTA KONSOLUN ALT KISMI EŞYA ALANI OLARAK TASARLANMIŞ.



ön kısmı yeni nesil akıllı cep telefonları için 2 adet şarj noktası, alt kısmında ise eşya alanı var. Isıtma-soğutma özellikli ön koltuklar rahat. Arka koltuklarda da diz ve baş mesafesi sorunu yok.

Beni bu otomobilin iç mekânında en fazla zorlayan noktalardan bir tanesi, tıpkı daha önceden kullandığım BYD modellerinde de olduğu gibi yol bilgisayarı oldu. Bazı Avrupalı üreticilerin Trip A ve Trip B sistemleri, farklı sürüş senaryoları için tüketim verilerini ayrı ayrı takip etmeye olanak tanıyor. Ancak teknoloji konusunda bu kadar iddialı bir otomobil olan Sealion 7'de, 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.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Sealion 7'de 160 kW (218 HP) güç ve 380 Nm tork üreten bir elektromotor görev yapıyor. Gücünü arka tekerleklere aktaran bu motor fabrika verilerine göre 2160 kg boş ağırlığa sahip otomobile 7,8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi ve 210 km/s maksimum hız sağlıyor. Bu performans değerleri önden çekişli kardeşi



2147 kg'lık Seal U EV'nin 9,6 sn'lik 0-100 km/s hızlanma verisinden ve 175 km/s'lik maksimum hızından daha başarılı.

GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde 2 yön ortalaması olarak 7,8 sn'lik 0-100 km/s hızlanma verisi elde ettim ki, bu da fabrikanın açıklaması ile örtüşüyor. Bu arada otomobilin kendi gösterge tablosundaki hızlanma ölçer uygulamasının ölçümlerinde 0,5 – 0,7 saniye gibi sapmalar olabiliyor. Yani profesyonel test cihazının 7,9 saniye ölçtüğü tek yön 0-100 km/s hızlanmasını, otomobilin kendi uygulaması 7,2 saniye olarak ölçebiliyor.

Sealion 7'nin sürüşü, aynı segmentteki kardeşi Seal U EV'ye göre daha stabil. Seal U EV'de özellikle ıslak zeminde "torque steer" etkisi otomobilin sürüşünü ve düz gidiş stabilitesini olumsuz etkiliyordu. Ancak arkadan itişli Sealion 7 gücü yere daha etkili şekilde aktarabiliyor.

Önde çift salıncaklı süspansiyon, arkada ise çok kollu süspansiyon sistemi kullanılan otomobil, nispeten yumuşak amortisörlere rağmen geniş yarıçaplı virajlarda yüksek yol tutuş limitlerine

sahip. Amortisörler yumuşak olsa da yüzeyi dalgalı yolları sönümlemekte biraz zorlanabiliyor. Bunda 235/50 R19 ölçüsündeki lastiklerin de etkisi olduğunu düşünüyorum. "Cell to body" tekniği ile üretilen Sealion 7'nin batarya paketi, otomobilin gövdesine adeta tek bir vücut oluşturacak şekilde entegre edilmiş. Bu sayede daha yüksek burulma direnci elde edilmiş.

Gelelim bataryaya ve enerji tüketimine. Otomobilde 71,8 kWh kapasiteli, LFP kimyali "Blade Batarya" görev yapıyor. Maksimum 180 kW DC şarjı destekleyen bu batarya fabrika verilerine göre 24 dakikada yüzde 10'dan yüzde 80 doluluk seviyesine ulaşabiliyor. 11 kW AC şarjda yüzde 0'dan yüzde 100 doluluk oranına ulaşmak için gereken süreyle 7 saat 50 dakika. WLTP karma sürüş normuna göre enerji tüketimi 18,7 kWh/100 km olan otomobil 440 km menzile ulaşabiliyor.

Şimdi gerçek hayat verilerine bakalım. Test aracının toplam km'si 8088'di ve otomobilin hayatı boyunca kümülatif enerji tüketimi 21,7 kWh/100 km olarak gözüküyordu.



Bataryayı yüzde 100'e kadar şarj ettiğimde yol bilgisayarı 440 km menzil gösterdi. Bu menzil pratik olarak mümkün... Ancak sürekli klima açık şekilde zaman zaman da performanslı kullanım yapıldığında 380-400 km civarında menziller ortaya çıkıyor.

Eco modda, 80 km/s hızı aşmadan yaptığım sakin sürüş denemelerinde 13,0-14,0 kWh/100 km seviyelerini yakaladım. Ortalama günlük kullanımda ise 17-18 kWh/100 km seviyeleri ortaya çıkıyor. Batarya 60 kW'lık DC şarj soketinde yüzde 27'den yüzde 100'e 1 saat 10 dk'da şarj oldu.

PANORAMİK CAM
TAVAN ELEKTRİKLİ
PERDEYE SAHİP.
KOLTUKLAR
RAHAT VE
YAŞAM ALANI
BAŞARILI. DESIGN
DONANIM
SEVİYESİNDE 19
İNÇ JANTLAR
KULLANILMIŞ. ÖN
BAGAJ HACMİ
58 LİTRE, ARKA
BAGAJ HACMİ
520 LİTRE.



SONUÇ

Sealion 7'nin iç mekânı geniş ve kullanışlı, özellikle arka koltuklardaki yaşam alanı etkileyici. Gelişmiş bir kamera sistemine sahip otomobilin standart donanım listesi de kapsamlı. Multimedya ekranının kullanımıysa alışkanlık gerektiriyor. BYD modellerinin son dönemde yaşayacağı en büyük zorluk ise Çinli BYD yetkililerinin, Türkiye'deki fabrika kurma planını askıya almış olması neticesinde Türk kamuoyunun gözünde güven ve imaj kaybı yaşaması olabilir.

BYD SEALION 7 160 KW DESIGN

Fabrika verileri

Motor:	1 adet elektromotor
Güç:	218 HP (160 kW)
Tork:	380 Nm
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	7,8 sn
Menzil (WLTP karma):	440 km
Enerji tüketimi (WLTP karma):	18,7 kWh/100 km
Bagaj hacmi:	520-1.769 litre / 58 litre (ön bagaj)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4.830 / 1.925 / 1.620 mm
Fiyat:	-
+	Donanım, iç hacim
-	Yol bilgisayarı

0 g/km **A**



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

