

WWW.

HAZİRAN 2015

SAYI:83

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



İLK SÜRÜŞ İZLENİMİ

RENAULT KADJAR

■ MAZDA CX-3 ■ VOLKSWAGEN CADDY ■ TOYOTA AVENSIS ■ LAND ROVER DISCOVERY SPORT ■ HYUNDAI i30 CW

Sürücüsüz sürüş

Her şey cruise control (hız sabitleme) sistemiyle başladı desem yanlış olmaz. Önce adaptive (adaptif) özelliklisi çıktı, sonra kendi kendine fren yapan, park eden vb. otomobillerle tanıştık. Üzerinde çalışılan ve sürücüye hiç ihtiyaç duymayan otonom otomobiller ise bu işin son noktası olacak. Trafikte birbiriyle iletişim kuran, yolu tanıyan ve trafik ışıklarını takip eden sürücüsüz otomobiller öyle çok da uzun vadede değil, bence 5-10 yıl içinde satışa sunulacak. Yeni BMW 7 Serisi'nde ise otomobili uzaktan kumanda şeklindeki anahtarla, içinde oturmadan park etmek mümkün olacak. Tüm bu teknolojiler, bence iki bakımdan öne çıkıyor ve bunların ikisi de hoşuma giden şeyler değil. İlki; sürüş zevkinin giderek törpülenmesi ve hatta yok olmakla karşı karşıya kalması. Düşünsenize, kendi otomobilinize oturup, onun emrettiğiniz adrese gitmesini izleyeceksiniz. Bunun bence oraya metroyla gitmekten pek de bir farkı yok. İkincisi ise güvenliğin yanı sıra hukukla ilgili. İster içinde olun, ister olmayın, kendi kendine giden bir otomobiliniz var ve yolda ilerlerken bir

kazaya karışıyor. O zaman bunun sorumlusu kim olacak?

Otomobil canlı bir varlık olmadığı ve yargılanamayacağı için otomobilin sahibi, aracın markasının yöneticileri ya da yazılımcılar mı? İşte bu noktada herkes “aracın sahibi” deyip işin içinden çıkmak ister ama hukuk sisteminin gelişmiş olduğu ülkelerde, bu konuda ciddi davalar açılabilir ve bunların nasıl sonuçlanacağı şimdiden tahmin edilemez. Sizce bir insan, kullanmadığı bir otomobilin karıştığı kazadan sorumlu tutulabilir mi? Bence hayır.

Otomobilli yaşam

Gecenin bir yarısı trafik ışıklarında 355 HP'lik lüks SUV ile dururken, yanınıza '93 model bir Honda Civic Si gelse ve motor devrini yükselterek kalkış yapma isteğini açıkça ifade etse, bu aracın sürücüsünün yeni yetme birisi olduğunu düşünebilirsiniz. Geçtiğimiz ay başıma tam da bu geldi. Ancak Civic'teki sürücü beyaz tenli, 60'lı yaşlarında bir teyzeydi ve ilk ışıktan sonra tekrar durmak zorunda kaldığımız ikinci kırmızı ışıktaki da “yenilen pehlivan” misali egzozunu bağırıtmaktan geri kalmayarak beni hayrete düşürdü. Olay yeri ise ABD'nin kuzey eyaletlerinden bir tanesiydi. ABD'de 9 eyalette toplam 10.000 km'ye yakın yol yaptım ve burada geçirdiğim 3 haftada beni şaşırtan olaylardan biri de bu. ABD'de otomobil kültürü veya motorlu yaşam kültürü hayatın içine sinmiş durumda ve motorlu araçlara olan tutku, Avrupa ülkelerinde gördüğümünden daha fazlaymış hissi verdi. Çok kişinin garajında gündelik hayatında kullandığı otomobil veya pick-up'ın yanı sıra hobi amaçlı bir klasik otomobil, motosiklet gibi araçlar da mevcut. Hafta sonlarında Toyota Prius olsun veya devasa bir pick-up olsun; birçok aracın arkasında hobiyeye yönelik römork veya karavan görmek mümkün. Bazı yerlerde 7 şeritli otobanlar olsa da bizde “duble yol” olarak bilinen çift şeritli geliş-gidiş yollar da çokça var. Trafikte ufak toleranslar var, örneğin saatte 65 mil hız sınırı olan bir yerde eğer tüm vasıtalar 70 mille gidiyorsa bir sorun olmuyor. Eğer böyle bir yerde 65 mille sol şeritten gidiyorsanız, Avrupada pek görülmediği şekilde araçlar sağınızdan geçebiliyor. Burada esas olan çoğunluğa uymak... Stop tabelalarına ise mutlaka uymak gerekiyor, aksi halde ceza yemeniz olası. Almanya trafiğiyle karşılaştırmak gerekirse Almanya'da sinyal verme alışkanlığının daha fazla olduğunu söyleyebilirim.





HABERLER

- 06 İstanbul Autoshow 2015
- 08 Fiat Aegea
- 11 Volkswagen Caravelle
- 13 Yeni BMW 7 Serisi
- 16 Yeni Opel Astra
- 20 Mayıs 2015 otomobil satışları

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

BİLGİLENDİRME

- 27 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 28 Renault Kadjar 1.2 TCe Manuel
- 34 Mazda CX-3 1.5 Dizel Otomatik
- 40 Volkswagen Caddy 2.0 TDI Manuel

- 45 Toyota Avensis Touring Sports

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 53 Land Rover Discovery Sport
- 60 Opel Corsa 1.0 EcoBoost
- 66 Hyundai i30 CW 1.6 CRDi DCT
- 72 Peugeot 3008 1.6 BlueHdi EAT6

e-otodergi

HAZİRAN 2015 - SAYI 83

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik





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

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

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

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

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

Autoshow ziyaretçi rekoru kırdı



2

2-31 Mayıs'ta düzenlenen İstanbul Autoshow 2015'te bir önceki fuara göre hafta içi ziyaretçi sayısı yüzde 30 arttı. TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi, bugüne kadar düzenlenen tüm İstanbul Autoshow organizasyonları arasındaki en fazla ziyaretçiyi ağırladı. ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği) ve TÜYAP Tüm Fuarlık Yapım A.Ş. işbirliği ile 22-31 Mayıs 2015 tarihleri arasında, TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi Beşikdüzü'nde düzenlenen İstanbul Autoshow 2015 ziyaretçilerinden rekor ilgi gördü. 11 gün süren fuarı 597.075 kişi ziyaret etti.



Fuarda 37 markanın 500'ün üzerinde modeli yer aldı. Bunlar arasından pek çok markanın yeni modelleri Türkiye'de ilk kez, iki tanesi ise (Fiat Aegea ve yeni Volkswagen Caravelle 2015) dünyada ilk kez İstanbul Autoshow'da tanıtıldı. Autoshow 2015'te yapılan araştırmaya göre, gelen çekirdek aile sayısı bir önceki fuara göre üç kat arttı. Yaklaşık 600.000'e yakın ziyaretçilerin yüzde 77'si erkek, yüzde 23'ü de kadındı.

İstanbul Autoshow 2015, yabancıların da ilgi odağı oldu. Yurtdışından gelen ziyaretçilerin yanı sıra Hollanda, İngiltere ve Fransa başta olmak üzere 70'e yakın yabancı basın mensubu da İstanbul Autoshow 2015'u izlemek üzere İstanbul'a geldi. Fuar, Avrupa'nın önde gelen haber ve sektör yayınlarında geniş yer buldu, 300'den fazla web sitesi İstanbul Autoshow 2015 ile ilgili haberlere yer verdi. TÜYAP'ta toplam 120.000 metrekare kapalı alanda düzenlenen Autoshow 2015, otomobil tutkunları dünyanın yeni harikaları olan son model otomobillerle buluşturdu.

CIVIC

ALIRKEN DE + SATARKEN DE



Elegance ve Executive versiyonlarında;
Sunroof
Koltuk Isıtma
Xenon Far
STANDART!

Şimdi al
Kasım
2015'te
öde!

Haziran ayı
boyunca
1.500 TL
takas desteği**

2.250 TL
değerinde
navigasyon
hediye!

%0,78
faiz oranı*

Kredi Tutarı	Aylık Kredi Faiz Oranı	Kredi Vadesi	Aylık Taksit Tutarı	Dosya Ücreti	Şigorta Ücreti	Aylık Maliyet Oranı	Yıllık Maliyet Oranı
30.000 TL	%0,78	18	1.819 TL	150 TL	110 TL	%1,03	%12,37



www.honda.com.tr
www.facebook.com/HondaTR
www.hondaikinci.el.com.tr



Honda Finans

Tofaş-FCA ortak yapımı: Fiat Aegea





Fiat'ın kompakt sedan segmentindeki yeni temsilcisi Aegea, 2015 İstanbul Autoshow otomobil fuarında tanıtıldı. Fiat Aegea'nın ismi, doğu ile batı arasında bir köprü olan Türkiye'ye övgü niteliğinde ve Ege Denizi'ne atıfta bulunuyor.

Fiat Aegea'nın, FCA (Fiat Chrysler Automobiles) Stil Merkezi (centro stile) tarafından oluşturulan kabuk stilden sonra güç ünitelerinin geliştirilmesi haricinde tüm mühendislik çözümleri, geliştirme ve entegrasyon çalışmaları yüzde 99 oranında Tofaş Ar-Ge departmanında Türk personel tarafından yapıldı. Tofaş'ın Bursa'daki fabrikasında üretilecek olan Fiat Aegea, Türkiye'de Kasım ayından itibaren satışa sunulacak ve EMEA bölgesinde (Avrupa, Ortadoğu ve Afrika) 40 ülkeye ihraç edilecek. 450 cm'lik uzunluğa, 178 cm'lik genişliğe, 148 cm'lik yüksekliğe sahip Fiat Aegea'nın dingil mesafesi 264 cm. Otomobilin bagaj hacminin ise 510 litreyi aştığı belirtiliyor. Fiat Linea'da bu değerler sırası ile 4596 mm, 1730 mm, 1494 mm ve 500 lt.

MOTOR SEÇENEKLERİ

Yeni Fiat Aegea'nın kapsamlı teknik özellikleri henüz açıklanmış değil ve otomobilde 95-120 HP arasında güce sahip, hem manuel hem de otomatik şanzımanla tercih edilebilecek iki Multijet II turbo dizel ve iki benzinli motorun görev yapacağı ifade ediliyor. Bu motorların 1.3 Multijet ve 1.6 litre Multijet olması muhtemel. Dizel motorlu versiyonlarının yakıt tüketiminin 4 lt/100 km'den daha düşük

olacağı verilen bilgiler arasında. Otomobilde modern zamanların beklentilerini karşılayacak 5 inç'lik dokunmatik ekrana sahip Uconnect multimedya sistemi de sunulacak. Bu sistem Bluetooth bağlantısı, müzik çalar, metin okuma ve ses tanıma özelliklerinin yanı sıra, iPod uyumlu AUX ve USB portları, ve direksiyondan kontrol özelliklerini sunuyor.

“*Fiat'in yeni kompakt sedan modeli Aegea, Tofaş'ın Bursa'daki fabrikasında üretilecek.*”



Yeni Caravelle İstanbul'da tanıtıldı



Volkswagen Transporter modelinin minibüs versiyonu olan yeni Volkswagen Caravelle'in dünya tanıtımı, yeni Caddy'nin Avrupa tanıtımıyla birlikte İstanbul Autoshow'da gerçekleştirildi. Ön ve arka tasarımı yeni marka dizaynı kendisini gösteren yeni Caravelle T6, Volkswagen Ticari Araç tarafından Hannover'de üretiliyor. Yepyeni tasarımı ve teknik özellikleriyle daha yüksek güvenlik, konfor, rahatlık ve daha iyi sürüş dinamikleri sunduğu belirtilen yeni Caravelle modelinin tamamen yenilenen ön kısmı yeni jenerasyonun farkını hemen hissettiriyor. Yeni farlar, ön ızgara ve ön tampon ile arka kısımda keskinleşen hatları, Volkswagen'in yeni tasarım dilini yansıtıyor. Modern şekilde tasarlanmış çizgiler, bombeler ve kenarlar önden arkaya doğru kesintisiz bir şekilde uzanıyor. Gövdenin tamamı sanki yekpare bir bloktan işlenmiş gibi tek bir parça olarak görünüyor. Yeni VW Caravelle'de değişen radyo kumandalı direksiyon ilk bakışta göze çarpıyor. Yeni ön konsolda kullanılan kaliteli malzeme ve üst seviye işçiliğin ayrıcalıklı bir atmosfer yarattığı iddia ediliyor. Ön konsolda bulunan saklama gözleri sayesinde

evrak, tablet, akıllı telefon ve diğer önemli aksesuarlar rahat bir şekilde muhafaza edilebiliyor. Bir diğer yenilik ise opsiyonel olarak sunulan ve tamamen elektrikle çalışan bagaj kapağı. Bagaj kapağındaki açma kolu kullanıldığında bagaj otomatik olarak açılıyor. Bagaj kapağı hafifçe aşağı çekilince ya da üstündeki düğmeye basılınca otomatik olarak kapanıyor. Alternatif olarak, sürücü kapısının içinde yer alan düğmeye veya aracın anahtarının üzerinde yer alan uzaktan kumandaya basarak da otomatik olarak açılması ve kapanması sağlanıyor.

Yeni 2015 Volkswagen Caravelle'de radyo sistemi de yenilendi. Standart olarak sunulan "Composition colour" radyonun 5 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı üzerinden hem araç bilgileri takip ediliyor hem de radyo kontrol edilebiliyor. MP3 ve WMA uyumlu CD çalar, harici SD kart/AUX-in/USB desteği ile istenilen kaynaktan müzik dinleme keyfi sunuyor. Ayrıca



bluetooth özelliği cep telefonu veya tabletlerde bulunan müziklere de erişim sağlarken telefon görüşmeleri de rahatlıkla gerçekleştirilebiliyor.

Türkiye'de Euro 5 normlarını karşılayan 2.0 lt motorla pazara sunulacak olan yeni VW Caravelle 2015 modelinde 102, 140 ve 180 HP olmak üzere üç farklı güç seçeneği bulunuyor. Aracın 140 HP ve 180 HP motor seçeneklerinde çift kavramalı şanzıman (DSG) opsiyonu sunuluyor.

BMW'nin yeni amiral gemisi



M

arka içinde G12 olarak adlandırılan yeni BMW 7 Serisi 2016 tanıtıldı. BMW'nin amiral gemisi modeli olan 7 Serisi, yeni jenerasyonunda daha fazla lüks sunmasının yanı sıra en yeni teknolojilerle donatılmış. Yepyeni bir tasarıma sahip ve eskisinden 130 kilogram daha hafif olan 2016 model yeni BMW 7 Serisi'nin gövdesinde, çelik ve alüminyumun yanı sıra



tıpkı i model ailesindeki gibi “carbon-fibre-reinforced plastic-karbon fiberle takviye edilmiş plastik” (CFRP) kullanılmış. Yeni 740e modelinde yer verilen plug-in hybrid sistemi, Executive Drive Pro adı verilen aktif şasi sistemi, Adaptif modu bulunan Driving Experience Control butonu ve BMW Laserlight (lazer farlar), yeni 7 Serisi’nin öne çıkan

özellikleri arasında yer alıyor. Bu lüks makam otomobilinin Executive Lounge olarak adlandırılan ve yeni BMW 750Li xDrive, yeni BMW 740Li, yeni BMW 730Ld ve yeni BMW 730Ld xDrive modellerinde yer verilen arka oturma bölümünde yer alan özelliklerden bazıları ise şunlar: Yere “Welcome” (Hoşgeldiniz) yazan aydınlatma,

“*Yeni 7 Serisi’nin devrim yaratan teknolojilerinden biri, uzaktan kumandalı park etme özelliği.*”

masaj fonksiyonlu lüks koltuklar ve Vitality Programme, ambiyans aydınlatması, şarj etme fonksiyonlu akıllı telefon tutucu ve Sky Lounge Panorama adlı cam tavan.

Yeni BMW 7 Serisi'nde sıralı 6 silindirli ve V8 motor seçenekleri bulunuyor. Tüm motorlar standart donanımda 8 ileri Steptronic otomatik şanzımanla satılacak. BMW'nin dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive ise opsiyonel olarak satın alınabilecek. Plug-in-hybrid teknolojili yeni BMW 740e, ayrıca uzun dingil mesafeli 740Le versiyonuna da sahip. 4 silindirli benzinli motor ve elektrikli motorun bir arada yer aldığı 740e ve 740Le modellerinin maksimum gücü 326 HP. 740e modelinin ortalama 2.1 lt/100 km'lik rekor yakıt tüketimi dikkat çekiyor. Otomobilin karbondioksit salımı ise 49 g/km. 740e, sadece elektrik motoruyla 120 km/s maksimum hıza çıkabiliyor ve tam dolu pillerle 40 km'lik bir menzile sahip. Elbette piller bitince ya da sürüş sırasında ihtiyaç duyulduğunda benzinli motor otomatik olarak devreye giriyor.

Almanya'nın Bavyera Eyaleti'nde yer alan Dingolfing fabrikasında üretilen yeni BMW 7 Serisi 2016'nın dünyada bir ilk olan özelliği ise uzaktan kumandalı park. Yanlış duymadınız:

Otomobilden inip, tıpkı uzaktan kumandalı oyuncak araba yönetir gibi, otomobilinizi park etme imkanınız var.



İşte yeni Opel Astra



E

ylül ayında düzenlenecek olan Frankfurt Motor Show 2015'te dünya tanıtımı gerçekleştirilecek olan yeni Opel Astra 2016 gün yüzüne çıktı. Tüm önemli bilgileri ve hem dış tasarım hem de iç mekan fotoğrafları basına dağıtılan yeni jenerasyon Astra'nın tasarımında, ilk kez 2013 Frankfurt Motor Show'da gösterilen Monza Concept'ten detayların kullanıldığı açıkça görülüyor. Sportif ve modern bir görünüme sahip 11'inci jenerasyon yeni Opel Astra eskisinden 200 kilograma kadar daha hafif. Bu da yakıt tüketimi ve karbondioksit salımına etki yapacak. Yeni Opel OnStar multimedya sistemiyle dikkat çeken yeni Astra 2016, Apple CarPlay ve Android Auto ile uyumlu çalışan IntelliLink R 4.0 sistemiyle de rakiplerinin önüne geçmeyi hedefliyor. Öte yandan; 2016 model yeni Opel Astra, sınıfında ilk akıllı full led matrix (IntelliLux led) aydınlatma sistemini sunan otomobil olacak. Masaj fonksiyonlu, havalandırılmalı ve yükseklik ayarlı sürücü koltuğu, yine rakiplerinin önüne geçmeyi hedefleyen özellikler.



Opel'in 1936'da Kadett modeliyle başlayan kompakt sınıf modelleri bugüne kadar 24 milyon adedin üzerinde bir satışa ulaştı. Şimdi ise Opel, bu başarılı tarihte yeni bir sayfa açmaya hazırlanıyor. Eskisinden daha hafif otomobiller geliştirmeye imkan tanıdığı belirtilen yepyeni bir platformda geliştirilen yeni Astra, 95-200 HP arasında güç üreten benzinli ve dizel motor seçeneklerine sahip. 1.6 lt CDTi 95 HP ve 1.0 lt Ecotec Turbo 105 HP motorlar, dizel ve benzinli ürün gamının baz versiyonlarını oluşturuyor. Yeni geliştirilen direkt enjeksiyonlu turbo benzinli bir motor

“ Yeni Opel Astra'nın kokpitinde sportif çizgiler hakim. Otomobil Frankfurt'ta tanıtılacak.

”



olan 1.4 lt Ecotec, alüminyum motor bloğuna (çelikten 10 kg daha hafif) ve 145 HP maksimum güce sahip. 4 silindirli bu motorun maksimum torku ise 1800-4000 d/d aralığında 250 Nm.

Yeni 2016 Opel Astra 4.37 metre uzunluğa (eskisinden 5 cm daha kısa) ve 1.46 metre yüksekliğe sahip (eskisinden 2.6 cm daha alçak). Otomobilin rüzgar direnç katsayısı ise 0.30. Uzunluğu azalan yeni Astra 2016'nın, buna karşın iç mekanda 35 mm daha iyi bir diz mesafesi sunduğu belirtiliyor. Bunun nedenleri arasında ise yeni tasarımı koltuklar ilk sırada sayılabilir.

e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Renault'dan minik SUV: Kwid

A segmentinde (mini sınıf) yer alan SUV modeli Renault Kwid'in bilgi ve fotoğrafları basına dağıtıldı. Uluslararası pazarlar için geliştirilen ve bu yılın ikinci yarısında Hindistan'da satışa sunulacak olan Renault Kwid, Renault Nissan Alliance'ın CMF-A adlı yeni platformuna sahip ilk model olma özelliğini taşıyor. Renault Kwid modelinin A segmentine yeni özellikler getiren modern iç mekana sahip güvenli bir SUV olduğu belirtiliyor. Kwid'in uzunluğu 3.68, genişliği ise 1.58 metre. Bu da onun dar sokaklarda pratik kullanımlı bir araç yapıyor. David Durand

ve ekibi tarafından tasarlanan Renault Kwid modelinde tamponun alt kısmındaki siyah bölüm ve gövde rengindeki bagaj üstü spoiler, otomobile dinamik bir hava katıyor. Ön ızgaranın güncel Dacia Duster modelininkiyle aynı olması da gözlerden kaçmayan bir detay. Son derece sade bir kokpite sahip olan Renault Kwid, az sayıda kumanda birimine ev sahipliği yapıyor. Dijital gösterge ve Media Nav'ın 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekranı, otomobile modern bir görünüm kazandırıyor. Kokpitin Renault Design Hindistan tarafından tasarlandığını da belirtelim.



Lassa-FC Barcelona işbirliği

60'dan fazla ülkede satılan Türk lastik markası Lassa, küresel marka olma yolculuğunda dünyanın en başarılı spor kulüplerinden FC Barcelona ile önemli bir işbirliğine imza attı. Lassa, dört yıllık dönemi kapsayacak ve 1 Haziran 2015'te yürürlüğe giren anlaşma kapsamında Lassa, FC Barcelona Kulübü'nün "Global Resmi Lastik Partneri" olarak anılacak. Anlaşmayla ayrıca kulübün basketbol, hentbol, futsal ve tekerlekli paten hokeyi takımlarının resmi isimleri "FC Barcelona Lassa" olarak kullanılacak. Dört yıllık anlaşma süresince FC Barcelona yıldızları, Lassa iletişim çalışmalarında yer alabilecek.

Grev yerli satışları vurdu

Bursa'da üretim yapan otomotiv firmalarında yaşanan grev sadece otomotiv ihracatını değil, Türkiye içindeki satışları da vurdu. İlk kez yerli otomobil satış oranı yüzde 20'nin altına geriledi.

Hükümet yerli otomobilin ne zaman üretileceğini tartışadursun daha yerli üretim otomobil satışları bile istenen seviyede değil. Bir de buna geçen ay yaşanan grevler eklenince Mayıs ayında yerli otomotiv piyasası adına hiç istenmeyen tablolar ortaya çıktı.

Grevlerin yapılış zamanı da dikkat çekiciydi. 2 buçuk yıldır yapılmayan İstanbul Autoshow'un tam da satışları arttırması planlanırken grevin patlak vermesi firmalar adına hiç de iyi olmadı. Normalde daha fazla olması gereken Mayıs ayı otomobil satışları Nisan'ın gerisinde kaldı. Yani bir bakıma grev, İstanbul Autoshow'u gölgelemiş oldu.

Yıllar sonra ilk kez yerli piyasada en fazla satan markanın adı değişti: 3475 adet satan Fiat lider olurken, 2725 adet satışla Toyota ikinci sırayı aldı. Her zaman lider olmaya alışık olan Renault ise 2559 adet satışta kaldı. Mayıs ayında toplam 12.493 adet yerli otomobil satıldı. Bu rakam bir önceki Nisan ayına göre 6977 adet daha az yerli otomobil satıldığını gösteriyor. İlk kez yerli otomobil satışları geçtiğimiz Mayıs ayında yüzde 20'nin altına geriledi ve yüzde 19.8'te kaldı.

İthal otomobil satışlarında ise bir azalma ya da artış gözlemlenmedi. Çünkü markalar planlamalarını aylar öncesinden yaptıkları için talep olsa bile cevap buna veremediler. Yani yerli otomobil almayı düşünen biri ithal otomobil almak istese bile alamadı.

Mayıs ayında 50.385 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen, Mayıs ayında 10.793 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Focus Sedan satışlarının biraz artmasıyla Ford, toplam 4678 adetlik satışla yeniden ikincilik kürsüsüne çıktı. Onun ardından 3943 adet satışla Opel ve 3566 adet satışla Renault geldi.

Model sıralamasına gelince; Fiat Linea modeli 3362 adetle en fazla satan model oldu. 3119 adet satışla Renault Symbol ikinci olurken, 2982 adetle Volkswagen Passat, 2833 adetle Volkswagen Jetta dördüncü geldi.

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

İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2014	2015
Ocak	24.368	24.498
Şubat	27.167	40.817
Mart	37.812	61.676
Nisan	42.769	70.211
Mayıs	46.379	62.878
Haziran	47.278	-
Temmuz	46.602	-
Ağustos	45.131	-
Eylül	49.262	-
Ekim	50.814	-
Kasım	59.695	-
Aralık	110.054	-
5 aylık Toplam	178.495	260.080
Yıllık Toplam	587.331	-

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1	Fiat	3475	15.447
2	Toyota	2725	12.922
3	Renault	2559	22.641
4	Hyundai	2367	10.701
5	Honda	1024	3910
6	Ford	343	1087
Toplam		12.493	66.708

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015	Sıra	Marka	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1	Volkswagen	10.793	21.144	16	Toyota	1006	1932
2	Ford	4678	7519	17	Volvo	856	1242
3	Opel	3943	7155	18	Fiat	382	1106
4	Renault	3566	4836	19	Jeep	268	828
5	Dacia	2918	6966	20	Honda	193	612
6	BMW	2896	5124	21	Subaru	144	366
7	Peugeot	2739	3995	22	MINI	143	207
8	Nissan	2402	4180	23	Alfa Romeo	134	149
9	Hyundai	2392	3679	24	Land Rover	132	358
10	Skoda	2162	4203	25	Mazda	130	156
11	Mercedes-Benz	2101	4001	26	Mitsubishi	105	220
12	Seat	1740	2763	27	Proton	84	162
13	Audi	1738	3398	28	Porsche	55	146
14	Citroen	1406	3146	29	SsangYong	49	96
15	Kia	1120	2189	30	Chery	35	110
				31	Tata	23	66
				32	Suzuki	14	64
				33	Infiniti	10	3
				34	Maserati	9	7
				35	Jaguar	6	75
				36	smart	5	17
				37	Geely	3	14
				38	Bentley	3	5
				39	Ferrari	2	1
				40	Lamborghini	0	4
				41	Lancia	0	2
Toplam		50.385	92.246				

Aylara göre yerli otomobil satış oranları

Ay	2015 Yerli	2015 İthal	2015 Toplam	Yerlilik oranı %	Ay	2015 Yerli	2015 İthal	2015 Toplam	Yerlilik oranı %
Ocak	7.396	17.102	24.498	30.2	Temmuz				
Şubat	11.118	29.699	40.817	27.2	Ağustos				
Mart	16.231	45.445	61.676	26.3	Eylül				
Nisan	19.470	50.741	70.211	27.7	Ekim				
Mayıs	12.493	50.385	62.878	19.8	Kasım				
Haziran					Aralık				



Satışları düşse de lider: Hyundai i10

Geçmiş aylara göre satışlarında kısmen düşüş olan Hyundai i10 modeli yine de Mayıs ayında en fazla satan model olmayı başardı. 364 adet satış gerçekleştiren Hyundai i10'un arkasından 20 adet satışla Kia Picanto yer aldı. Bu modellerin arkasından Fiat 500, Citroen C1 ve Fiat Panda modelleri yer aldı.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Hyundai i10.....	364.....	1.381
2.....	Kia Picanto	20.....	34
3.....	Fiat 500	18.....	90
4.....	Citroen C1.....	17.....	200
5.....	Fiat Panda.....	10.....	71
A Segmenti toplam satış.....		438	
A Segmenti pazar payı.....		% 0,69	

Aradaki fark azaldı

Mart ayında aradaki farkı biraz daha açarak liderliğini pekiştiren Volkswagen Polo'yu Mayıs ayında Hyundai 120 modeli sıkıştırmaya başladı. Volkswagen Polo 2146 adet satarken, Hyundai i20 modeli 2003 adetle ikinci oldu. 1396 adet satışla Ford Fiesta gelirken, grev en fazla Renault Clio Hatchback modelini etkiledi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Volkswagen Polo.....	2146	9367
2.....	Hyundai i20.....	2003	9320
3.....	Ford Fiesta	1396	4870
4.....	Opel Corsa.....	1005	5282
5.....	Dacia Sandero	764	2866
6.....	Renault Clio HB	671	8212
7.....	Toyota Yaris.....	481	1954
8.....	Seat Ibiza.....	362	1978
9.....	Nissan Micra.....	294	1132
10....	Peugeot 208	283	1356
B Segmenti-HB toplam satış		10.071	
B Segmenti-HB pazar payı		% 16,04	



Talep ithale kaydı

Bursa'daki grevden dolayı Renault Clio HB modelinin satışları dibe vururken, bu durum Romanya'dan ithal edilen Renault Symbol satışlarına yaradı. En yüksek satışlarından birini gerçekleştiren Renault Symbol Mayıs ayında 3119 adet satışa ulaşarak kendi segmentinin lideri olurken, tüm modeller arasında ise ikinci oldu.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Renault Symbol.....	3119.....	8160
2.....	Peugeot 301	1497.....	4898
3.....	Citroen C-Elysee	877.....	4201
4.....	Skoda Rapid.....	280.....	910
5.....	Mitsubishi Attrage.....	35.....	186
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		5.819	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 9,26	



Volkswagen Golf arayı açtı

Golf Mayıs ayında diğer modellerle arasını iyice açmayı başardı. En yakın rakibinin satışını ikiye katlayan Volkswagen Golf nasıl bu kadar başarılı olduğunu rakiplerinin incelemesi gerekiyor aslında. Yeni versiyonları çıkan Peugeot 308, Toyota Auris ve Hyundai i30'un daha yüksek satmaları gerekiyor aslında.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Volkswagen Golf	1952	8805
2.....	Opel Astra HB	992	3841
3.....	Seat Leon	868	3277
4.....	Peugeot 308	534	1389
5.....	Hyundai i30.....	487	1807
6.....	Toyota Auris.....	476	2235
7.....	BMW 1 Serisi	434	1624
8.....	Audi A3 HB.....	340	1496
9.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	210	1138
10....	Kia cee'd.....	188	577
C Segmenti-HB toplam satış.....		8045	
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 12,81	

Stoklar işe yaradı

Her ne kadar Bursa'da grev olsa da, elinde yeteri kadar stok bulunan Fiat markası kısa süreliğine de olsa bundan etkilenmedi. Çünkü Fiat'ın Mayıs ayı yerli üretim model satışları azalmamış görünüyor. Hatta bu markaya diğer yerli markalardan bir miktar kayma da söz konusu olabilir. Volkswagen Jetta ve Ford Focus Sedan satışlarını arttırdılar.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Fiat Linea	3362	14.812
2.....	Volkswagen Jetta	2833	8718
3.....	Ford Focus Sedan	2667	9099
4.....	Toyota Corolla	2660	12.641
5.....	Renault Fluence	1597	10.731
6.....	Hyundai Accent Blue	1281	4330
7.....	Opel Astra Sedan.....	1260	4750
8.....	Honda Civic	1024	3910
9.....	Skoda Octavia	834	3769
10....	Audi A3 Sedan	635	2764
C Segmenti-Sedan toplam satış		18.828	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,98	



Volkswagen Passat üçe katladı

Bu yıl Volkswagen'in tüm modellerinde başarılı satışlar gözlemliyoruz. Diğer modeller rakiplerini ikiye katlarken, Volkswagen Passat modeli daha bir coşarak en yakın rakibinin yaklaşık üç katı satış rakamına ulaştı. Volkswagen Passat 2982 adet satarken, BMW 3 Serisi 1088 adet, Mercedes-Benz C Sınıfı ise 400 adet sattı.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Volkswagen Passat	2982	11.508
2.....	BMW 3 Serisi	1088	3556
3.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	400	1830
4.....	Volvo S60.....	577	1807
5.....	Skoda Superb	479	1867
6.....	Audi A4	220	963
7.....	Ford Mondeo	192	807
8.....	Volkswagen CC.....	164	1089
9.....	Opel Insignia	75	444
10....	Peugeot 508	73	405
D Segmenti-Sedan toplam satış		6235	
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 9,92	



BMW 5 Serisi yine önde

Daha önce küçük farklarla liderlik koltuğuna oturan BMW 5 Serisi, Mayıs ayında arayı biraz daha açarak 754 adetlik satışa ulaştı. Mercedes-Benz E Sınıfı 651 adet satış gerçekleştirirken, yenilenmesine karşın Audi A6 modeli 160 adette kaldı. Bunda 2.0 litre ve üzeri motor kullanımı etkili oluyor tabii ki.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	BMW 5 Serisi	754.....	3049
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	651.....	2212
3.....	Audi A6	160.....	270
4.....	Volvo S80.....	65.....	175
5.....	Jaguar XF	4.....	47
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1639	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,60	

Tekrar Mercedes-Benz S Sınıfı

Seçimlerden midir nedir bilinmez ama Mercedes-Benz S Sınıfı tekrar liderlik koltuğuna oturdu. Diyanet İşleri Başkanlığı'na alınan araçtan dolayı miting meydanlarında dahi ismi sık sık geçen Mercedes-Benz S Sınıfı bu durumu iyi değerlendirmiş gibi gözüküyor. Onun ardından Mercedes-Benz CLS modeli geldi.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı	29.....	110
2.....	Mercedes-Benz CLS	17.....	83
3.....	Porsche Panamera.....	10.....	35
4.....	BMW 7 Serisi	8.....	46
5.....	Audi A8	6.....	27
F Segmenti toplam satış		96	
F Segmenti pazar payı		% 0,15	



Yeni Nissan Qashqai kendini sevdirdi

Alışma dönemi geride kalmışa benziyor. Zira ilk zamanlar yeni Nissan Qashqai bu kadar yüksek satış adetlerine ulaşamıyordu. Fiyat avantajından dolayı kuzeni Dacia Duster onu zorluyordu. Şimdilerde bu problem yok ancak bu sefer başka bir kuzen Renault Kadjar modeli Nissan Qashqai'yi sıkıştırarak gibi gözüküyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	Nissan Qashqai	1658.....	6236
2.....	Dacia Duster	1329.....	5362
3.....	Kia Sportage.....	725.....	3079
4.....	Opel Mokka.....	589.....	1452
5.....	Volkswagen Tiguan	568.....	2305
6.....	Hyundai ix35	451.....	1613
7.....	Renault Captur	370.....	1573
8.....	Nissan X-Trail	263.....	594
9	Honda CR-V	172.....	889
10....	Nissan Juke	172.....	841
Alt-SUV Segmenti toplam satış		8410	
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 13,40	



Yeni model, yeni motor

Alman markalarına baktığınız zaman modeller yenilense bile size fazla değişmemiş gibi görünebilir. Bunu Audi, Volkswagen ve BMW markalarında rahatlıkla görebilirsiniz. Audi A6, Volkswagen Golf yıllardır çizgilerini koruyor. BMW X5 modeli de küçük dokunuşlarla yenilendi, 2.0 litre iyi bir motora sahip oldu ve başarıyı yakaladı.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2015	Ocak Mayıs 2015
1.....	BMW X5	129.....	427
2.....	Range Rover Sport	52.....	205
3.....	Range Rover.....	32.....	194
4.....	Porsche Cayenne	31.....	150
5.....	Jeep Grand Cherokee	26.....	101
Lüks SUV Segmenti toplam satış		300	
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,47	

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yıllığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)

- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren şirketin web sitesine ulaşılır)
- Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)
- Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)
- App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash

uygulamaları, videolar vb.)

- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/ iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz takdirde, sonsuza kadar sizinle kalır)
- Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)
- Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

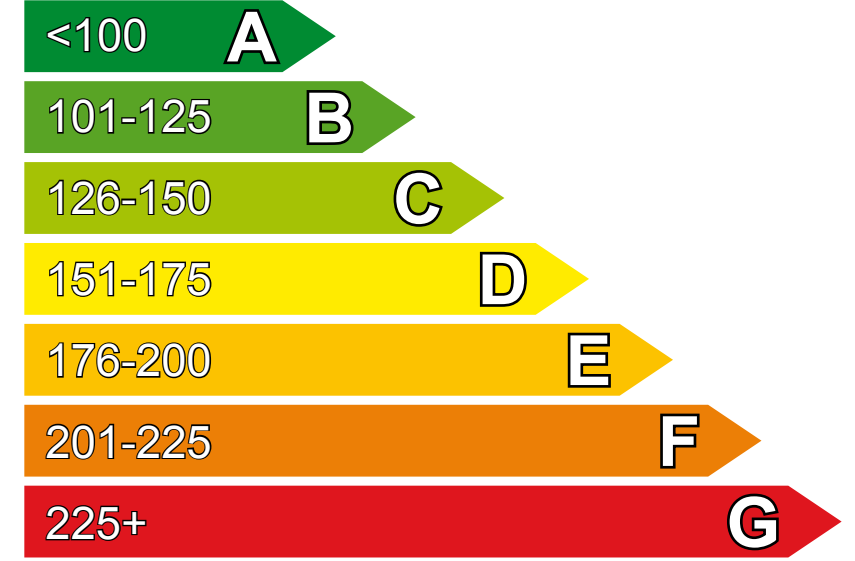
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi "A" sınıfında olurdu!

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

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Renault Kadjar

Renault'nun C segmenti crossover'lar arasındaki ilk modeli olan Kadjar; dikkat çekici tasarımı, başarılı sürüş özellikleri ve pratikliğiyle bu sınıfta yer bulmakta zorlanmayacak.





Herkesin hayali olan SUV'lara ulaşmayı kolaylaştıran üreticiler, son dönemde yarattıkları yeni sınıflarla bu işi daha da kolay bir hale getirdiler. Bir hatchback, sedan ya da bir station wagon'dan daha yüksek, biraz daha fazla yükleme alanı olan fakat tamamen SUV görünümünde otomobiller ürettiler. Ve buna da crossover adını verdiler.

Teknik olarak bu saydığım üç karoserle benzer özellikler taşıyan bu crossover'ların şüphesiz en ilgili çekici özelliklerinden bazıları, iki tekerlekten çekişli ve küçük hacimlere sahip olmalarıydı. Alternatif olarak dört tekerlekten çekişli modelleri ve güçlü motorları da cabasıydı.

Renault bu konuda geçmişte Koleos'la kötü bir tecrübe yaşadı. O otomobil de tıpkı Kadjar gibi Nissan ittifakıyla üretilmiş bir otomobildi. Alt yapısı ve dört tekerlekten çekiş sistemi oldukça güçlüydü. Motoru ise yine Renault imzalıydı fakat çirkindi. Evet, ne yazık ki Koleos'u bugün caddelerde görmeyişimizin en önemli sebebi bu.

DİKKAT ÇEKİCİ

Günümüze dönersek Nissan'ın Renault'yla birçok anlamda iş birliği var. Bunun yeni ürünü de markanın oldukça önem verdiği modellerden biri olan Kadjar. Renault'nun C segmentindeki yeni crossover'ı tasarım olarak kardeşi Captur ve bu tasarım diline yön veren Clio ile benzerlik gösteriyor. Özellikle güçlü ve kaslı duruşu otomobilin burun kısmında hemen fark ediliyor. Ortada büyük bir şekilde konumlandırılmış olan logo, siyah zeminde belirgin bir şekilde ortaya çıkıyor ve otomobilin



“ Yepyeni bir model olan Kadjar'ın iç mekanında kaliteye önem verilmiş. Araçta R-Link sisteminin ikinci jenerasyonu olan R-Link 2 bulunuyor. ”

kimliğini kararlı bir şekilde vurguluyor. Yatay çizgilere sahip ön panjur ise otomobilin “geniş” algısını net bir şekilde yansıtıyor. Bu yatay çizgiler farların içine dek ulaşıyor ve bu sayede Kadjar, fark edilir ve dikkat çekici bir görünüm ortaya koymayı başarıyor.

ZARAGOZA'DA KULLANDIK

Kadjar'ı kullanmak üzere geldiğimiz İspanya'nın Zaragoza şehrindeki Navarra bölgesinin, Western filmlerin çekildiği Avrupa'daki tek çöl olduğu söyleniyor. İki gün boyunca hem 1.2 lt'lik 130 HP gücündeki TCe üniteyi, hem de 1.6 lt'lik 130 HP gücündeki dCi ünitenin dört tekerlekten çekişli versiyonu kullanma fırsatı bulduk. TCe ünitenin hacmi 1.2 lt olmasından dolayı ilk etapta tedirgin edici bir yaklaşıma neden olsa da, maksimum gücünü 2000 d/d'den itibaren veren motor şehir içinde çevik bir sürüş ortaya koyuyor. Orta hızlara kadar da rahat bir şekilde ivmeleniyor. Fakat yüksek hızlara çıkmaya başladığınızda Kadjar adeta gerilmeye başlıyor. Sollamalarda ise, sıklıkla bir alt vitese geçmek zorunda kalıyorsunuz. Energy sınıfı olan bu ünite aynı zamanda son derece ekonomik. 100 km'de; şehir içinde 6.8 lt, ortalama tüketimde ise 5.6 lt'lik bir değer sunuyor. Bizim test süresince

yol bilgisayarında gördüğümüz değer ise 7.2 lt/100 km dolaylarındaydı. Zaragoza'nın asfaltı üzerinde iyi bir şekilde tutunmayı başaran Kadjar, bir hatchback ya da sedan kadar yola iyi tutunuyor. Süspansiyon sistemi başarılı bir şekilde çalışıyor ve direksiyon da bununla uyum içinde. Oturma pozisyonu bir SUV'dan bekleneni sunarken, konsolun aşağıya doğru konumlandırılmış olması panoramik bir görüşü

de beraberinde getiriyor. Kadjar'ın kabinindeki malzeme kalitesi oldukça iyi. Birçok detayda yumuşak malzemelere rastlamak mümkün ve koltukların hem minder hem de sırt bölgeleri yolcuyu iyi bir şekilde sarıyor. Arka tarafa geçtiğimizde ise, normal boyutlarda üç kişi için kabul edilebilir bir diz mesafesi var. Fakat boylar ve kilolar normalin üzerine çıktığında bu alan yeterli olmayabilir.





Kadjar'ın yükleme alanına baktığımızda; kardeşi Qashqai'den daha iyi değerler karşımıza çıkıyor. Renault mühendisleri bu konuda biraz daha titiz davranarak bagaj hacmini 472 lt'ye ulaştırmışlar. Alt bölmeyle birlikte bu alan 527 lt'ye kadar ulaşıyor. Koltuklar yatırıldığında ise bu değer 1478 lt'ye çıkıyor.

1.6 LT dCi 4x4'Ü DE VAR

Energy dCi 130 4WD adını taşıyan 1.6 lt'lik versiyonu 80 km'lik tamamı toprak zeminden oluşan off-road parkurunda kullandık. Bu motor, 320 Nm'lik tork değerini 1750 d/d'den itibaren veriyor ve son derece esnek. Yine Nissan işbirliğinin ürünü olan ve All-Mode adını taşıyan dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olan bu model, zemin şartlarına göre gücü ihtiyacı olan tekerleğe gönderebiliyor. Ayrıca kilitli diferansiyel özelliği, 30 km/s'lik hızlara kadar gücünü ön ve arka tekerleklerle 50/50 şeklinde de iletebiliyor.

Bozuk zemin üzerinde kullandığımız Kadjar'ın süspansiyon özellikleri burada da son derece başarılıydı. İç mekâna zemindeki bozukluğu minimumda ileten bu versiyonda ise 17 inç'lik jantlara yer veriliyor.

R-LINK 2

Touch ve Icon donanım seçenekleri bulunan Kadjar'ın dikkati çeken donanım özelliklerinden biri de R-Link 2. R-Link sisteminin ikinci jenerasyonunda, kişiselleştirilebilir multimedya sistemi ve Boss müzik sistemi alınabiliyor. Aktif acil fren destek sistemi (AEBS), şerit takip sistemi, kendi kendine park etmeyi sağlayan

360 derece park destek sistemiyle; hem yatay hem de dikey olarak otomatik park işlemi gerçekleştirebilirsiniz. Ayrıca ön paneldeki 7 inç'lik renkli TFT ekran arzu edilen ambiyansın oluşturulabilmesi amacıyla dört görüntüleme ve beş farklı renk seçeneği sunuyor.



SONUÇ

Kadjar giriş seviyesinde makul bir fiyata sahip. Fakat üst seviyelerde bir otomobil düşünüyorsanız ve bu model dizel/otomatik şeklinde olacaksa, bir de üstüne istediğiniz ekstra donanımlar varsa; Kadjar'ın fiyatı düşündüğünüz bir hayli üzerine çıkıyor.

Renault Kadjar 1.2 TCE 130 HP

Fabrika verileri

Motor:	1197 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	130 HP@ 5500 d/d
Maksimum tork:	205 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s:	10.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4450 / 1840 / 1600 mm
Bagaj hacmi:	472 / 527 / 1478 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	6.8 / 4.9 / 5.6 lt/100 km
Fiyat (Baz):	69.500 TL

- +Süspansiyon özellikleri, oturma pozisyonu
- ..Üst versiyonlarda artan fiyat, 4x4 modelinde otomatik vites yok



Mazda CX-3



Mazda'nın küçük sınıftaki crossover'ı CX-3; 1.5 litrelik dizel motor, otomatik şanzıman ve 4 tekerlekten çekiş sistemi gibi bu sınıfta pek bir araya gelmeyen üç özelliği bir arada sunuyor.



Mazda'nın KODO tasarım çizgisiyle tasarladığı ve CX-3'ün ağabeyi konumunda olan CX-5, 3 buçuk yılda 1 milyon adetlik satışa ulaştı ve markanın yüzünü güldürdü. Aynı tasarım diliyle şekillendirilen ve önden CX-5'e ikizi kadar benzeyen CX-3 de benzer bir başarının peşinde.



Yurtdışında 2.0 litre 120 HP, 2.0 litre 150 HP benzinli ile 1.5 litre 105 HP dizel motor seçenekleri bulunan otomobil ülkemizde 1.5 Skyactiv-D 2WD manuel ve 1.5 Skyactiv-D 4WD otomatik şanzıman aktarma seçenekleri; Motion, Reflex, Power, Power Sense donanımları ile satışa sunuldu. Biz de bu otomobili Türkiye'den yola çıkarak Yunanistan-Dedeoğlu'nu da kapsayan basın test sürüşü organizasyonunda kullandık.

Mazda CX-3'ün 4x2 versiyonların başlangıç fiyatı 75.800 TL, 4x4 versiyonların başlangıç fiyatı ise 83.500 TL olarak açıklanıyor. Bu sayfadaki en üst donanım seviyesindeki test aracının başlangıç fiyatı ise 99.900 TL.



“ Gösterge tablosunun üst kısmındaki ekrandan hızı takip etmek mümkün. Vitesler direksiyonda da değişebiliyor. ”

Mazda CX-3, adındaki 3 ibaresinin aksine, Mazda3 ile değil, Mazda2 ile platform kardeşi. Küçük sınıf bir crossover olan CX-3, gergin çizgileri ve uzun burun yapısı ile sınıfında göze en güzel gelen otomobillerden bir tanesi. Otomobilin burun kısmındaki logonun içi dolu ve bunun arkasında adapif hız sabitleme sisteminin radarı var. Alt donanım seviyelerindeyse bu logonun içi boş. Aracın iç mekânı sportiflik ile sadeliği başarılı şekilde harmanlıyor ve ön konsol kaliteli bir görüntüye sahip. Orta konsolda kullanımı zor bir birim yok. Ancak direksiyonun sol alt kısmında yer alan buton grubuna erişim

zor. Arka koltuktaki baş mesafesi ortalama seviyede. 287 lt'lik bagaj hacmi küçük. Power ve PowerSense donanım seviyelerinde bagaj hacmi 287 lt olarak açıklanıyor. Bu bagaj hacmi bu sınıftaki bir crossover için bile küçük. Alt donanım seviyelerinde ise bagaj hacmi 350 lt. Bu farkın nedeniyse üst donanım seviyelerinde gelen Bose ses sisteminin subwoofer'ının bagaj zemininde olması. 4x2 versiyonlarda 48 lt olan yakıt deposu, 4x4 versiyonlarda 44 lt.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

CX-3'te yer alan 1.5 lt'lik motor 105 P güç ve 270 Nm tork üretiyor. 105 HP'lik motor gücü bu sınıftaki rakipler göz önüne alındığında pek fazla sayılmaz çünkü CX-3'ün rakibi konumunda olan modellerin 1.6 litrelik dizel motorları 120-130 HP gibi güçler verebiliyor. Bunun doğal bir sonucu olarak da araç pek hızlı değil ancak 1600 d/d gibi düşük bir motor devrinden başlayarak 2500 d/d'ye kadar uzanan maksimum tork bandı, şehiriçi kullanımlarda yavaşlık hissi yaşanmasının önüne geçiyor ve çekiş sorunu yaşatmıyor. Ancak otoyol hızlarına çıkarken biraz yavaşlık hissi olabilir. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 11.9 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum



hızı 172 km/s, ortalama yakıt tüketimiye 5.2 lt/100 km olarak veriliyor. Bu değerler önden çekişli-manuel şanzımanlı kardeşinde sırasıyla 10.1 sn, 177 km/s ve 4.0 lt/100 km.

Otomobil fazla güçlü olmasa da sürüşü zevki bu sınıf için iyi. Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyona sahip CX-3, virajlarda rakiplerinden daha dinamik bir karakterde.

Direksiyon simidi ele iyi oturuyor ve tepkileri sportif. Bu sınıf için alçak sayılabilecek sürüş pozisyonu da otomobile daha rahat adapte olmayı sağlıyor. Akıllı dört çeker sistemine sahip CX-3'ün vites geçişleri hızlı. Güç normal şartlarda yüzde 99 oranında ön tekerleklerle aktarılıyor. Zemin ve yol koşullarına göre ön-arka güç aktarımı da otomatik olarak ayarlanıyor.

SONUÇ

Mazda CX-3, otomatik şanzımanı, dört tekerlekten çekiş sistemi ve dizel motoru ile bu sınıfta az bulunan özellikleri sunuyor. Motor gücü biraz az olan otomobil buna rağmen zevkli bir kullanım sunuyor.

“Mazda CX-3 gergin çizgileriyle sınıfının en şık otomobillerinden bir tanesi.”

Mazda CX-3 1.5 Skyactiv-D 2WD AT

Fabrika verileri

Motor:..... 1499 cc, 4 silindirli, turbo dizel
 Şanzıman:..... 6 ileri oranlı otomatik
 Maksimum güç: 105 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 270 Nm @ 1600-2500 d/d
 Maksimum hız: 172 km/s
 0-100 km/s:..... 11.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4275 / 1865 / 1550 mm
 Bagaj hacmi:..... 287 lt
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):..... 5.6 / 4.9 / 5.2 lt /100 km
 Fiyat:... 83.500 TL (Motion) - 99.900 TL (Power Sense Beyaz Deri)

+ Tasarım, sarsıntısız otomatik şanzıman, direksiyon hissi
 - Küçük bagaj, motor gücü daha fazla olmalı, fiyat

136 g/km

C



Volkswagen Caddy

Yenilenen Caddy, artık daha olgun ve yakışıklı görünüyor. Ticarilerin bu en iddialı modelini Marsilya'da kullandık.





ç nesli geride bırakan VW'nin ticari modeli Caddy, bugün dördüncü nesliyle bizimle birlikte. Eski modellerin kullanıcıları "onun bir ticari araçtan çok, binek bir otomobile benzediğini" söyler, bununla övünürlerdi. Tabii ki tamamen yenilenen dördüncü nesilden de bunu beklemek yanlış olmaz. Ama ne kadar gelişti? Sürüşü daha da çok otomobile benziyor mu? Caddy, tüm bunları bize Marsilya'da ispat etmeye çalışıyor.

Öncelikle Caddy, hafif ticari sınıfta sunulan en şık tasarıma sahip modellerden biri haline gelmiş. Dışarıdan bakıldığında VW Tiguan ve Caravelle modelleriyle benzerliği gözden kaçmıyor. Bunu sağlamak için selefiyle aynı platformda yükselen Caddy'ye yeni bir yüz kazandırılmış. Bir önceki modelinden çok daha keskin hatlara bu tasarım oldukça iyi görünüyor. Yeni far, tampon ve motor kaputu marka yüzünün çizgilerine kavuşmuş. Profilden bakıldığında ise selefiyle benzer tasarımın korunduğu görülüyor. Yeni jant seçenekleri

ve bagaj kapağı üstündeki spoyler de oldukça sportif görünüyor. Arkada ise tampon yenilenmiş. Daha keskin çizgiler kazanan stoplar, farlarda olduğu gibi koyu zeminli. Bagaj kapağı da yenilenmiş. Standart versiyonlar kıyaslandığında Caddy 1,8 mm yükseltilip, 1,8 mm genişletilmiş. Toplam uzunlukta da 4,5 mm artış var.



Caddy'nin içerisine geçtiğimizde daha kaliteli malzemeler kullanıldığını fark ediyoruz. Ergonomi ve fonksiyonellik adına yeniliklere gidilmiş. Kapı içlerinin tasarımı değiştirilerek ergonomi arttırılmış. Yeni direksiyon simidi hem ele uyumuyla hem de üzerindeki kontrol tuşlarıyla daha ergonomik. Yeni havalandırma ızgaralarıyla konsol yüksekliği azaltılırken, konsolun üstündeki eşya gözü genişletilmiş. Onun sağındaki eşya gözü kaldırılırken, donanımına göre torpido üstüne bir göz de sunulabiliyor. Donanımına göre değişen bir diğer detay da ön konsoldaki renkli kaplamalar. Yeniliklerden biri de 5 inç'lik dokunmatik renkli multimedya sistemi ve navigasyon ekranı.

Bunların yanında Caddy, şehir içi otomatik fren sistemi (30 km/s hıza kadar), yorgunluk algılayıcı, far asistanı ve park asistanıyla hafif ticari araçlar arasında en zengin donanımlı araçlardan biri haline gelmiş. Direksiyonu başına geçtiğimiz yeni Caddy 2.0 TDI DSG modeli Türkiye'ye ithal edilmeyecek. Satışların çoğunu 1.6 TDI 102 HP motor ve 5 ileri vitesli manuel şanzıman oluşturacak. Bu motorun 7 ileri DSG seçeneği ve iki donanım seçeneği de Türkiye'de sunulacak. 2.0 TDI DSG'nin ise alışıldık hafif ticari araç modellerinden çok



farklı hissettirdiğini söyleyebiliriz. Bu motor ve şanzıman, Caddy'yi atak bir kompakt sınıf temsilcisine çeviriyor.

Yürüyen aksamda yeni süspansiyon sisteminin yoldaki bozuklukları başarılı bir şekilde sönümlemesi konforu arttırmış. Yüksek karoserin etkisiyle, ani ağırlık transferlerinde oluşabilecek yığılmalara da aracın sürüşünde rastlamadık.

Sonuç olarak Caddy; daha olgun, daha fazla teknolojik özelliğe sahip, daha "binek" bir araç olmuş.

“

Caddy'nin koltukları adeta binek otomobil konforu sunuyor. Arka sıradaki üç bağımsız koltuk ayrı ayrı katlanabiliyor.

”

“

Arka tasarımı komple yenilenen yeni Caddy'nin bagaj hacmi 530 litre.

”

Volkswagen Caddy 2.0 TDI DSG

Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindirli, 16V, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	150 HP@ 1500 d/d
Maksimum tork:	340 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	1.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4410 / 1796 / 1858 mm
Bagaj hacmi:	530 / 3950 lt
Tüketim (ort.):	5.0 lt / 100 km
Fiyat:	Türkiye'de satılmıyor

+	Binik modellere yaklaşan sürüş hissi, tasarım
-	Dijital ekranın konumu



Toyota Avensis Touring Sports

BMW motorlu Toyota Avensis'i İsviçre'de kullandık.





SUV ve crossover segmentindeki büyüme, D segmenti olarak bilinen orta sınıf sedan ve station otomobillerin Avrupa'daki pazar payını olumsuz etkilese de, geleneksel müşteriler için bu sınıf halen konfor ve prestijin birinci basamağı konumunda. Toyota'nın Avrupa'daki amiral gemisi olan Avensis de bu sınıfta mücadele eden bir otomobil ve 1997 yılından beri 3 nesilde 1 milyon 711 bin adeti geçen satışa ulaştı.



Avrupa'da 2012 yılında 1 milyon 45 bin adet olan D segmenti otomobil satışları, 2014 yılında 829 bin adet olarak gerçekleşti. 2015 yılında yeni Avensis'in Avrupa satış hedefiyse yaklaşık 40 bin adet. Ülkemizde haziran sonunda satışa sunulacak yeni Avensis'in Türkiye pazar hedefi 2015 yılı için 1.000 adet civarında. Biz de bu otomobilin, BMW tarafından geliştirilmiş 1.6 dizel motorlu, station karoserli Touring Sports versiyonunu İsviçre'de düzenlenen basın test sürüşünde kullandık.

NELER DEĞİŞTİ?

Yeni Toyota Avensis, aslında bir önceki neslin makyajlanmış hali ve bu durum üreticisi

tarafından da kabul ediliyor. Ancak platformu aynı bile olsa otomobildeki değişim çok kapsamlı olduğundan otomobil "yeni" deyişini sonuna kadar hak ediyor. Toyota'nın "Energetic Elegance" (enerjik zarafet) adlı tasarım teması ile şekillendirilen otomobil, eskisinden daha agresif ve sportif görünüyor. Bu kapsamlı tasarım değişimi sonucunda Avensis'in uzunluğu 40 mm artarken, 2700 mm'lik dingil mesafesi, 1810 mm'lik genişliği ve 1480 mm'lik yüksekliği değişmemiş. Avensis ülkemizde Active, Advance ve Premium olmak üzere 3 donanım seviyesiyle satılacak ve LED farlar orta donanım seviyesinden itibaren standart olarak sunulacak.

“ Gösterge tablosu sade,
6 ileri oranlı manuel
şanzımanın vites geçişleri
rahat. 1.6 litrelik motor
sarsıntısız çalışıyor. ”



Avensis'in yenilenen iç mekânı, eskisinden çok farklı görünümde... Kalite hissi yükseltileen orta konsolda, Toyota Touch 2'nin 8 inçlik dokunmatik ekran dikkat çekiyor. Ancak bu ekranın sol tarafındaki buton grubu zaman zaman direksiyon simidi tarafından perdeleniyor. Bunun dışında direksiyonun sol alt tarafında yer alan buton grubunun da erişimi zor. Kol dayama yerinin altında büyük bir eşya gözü barındıran Avensis'in kapı içi eşya gözleri ise dar.

Arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi değişmeyen otomobil, sedan versiyonda 509 lt'lik, station versiyondaysa 543 lt'lik bagaj hacmi sunuyor.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Test aracımızda yer alan BMW kökenli 1.6 litrelik, değişken geometrili turboya sahip dizel motor, 4000 d/d'de 112 HP güç ve 1750-2250 d/d aralığında 270 Nm tork üretiyor. Sessiz çalışan, stop-start teknolojili motor 1750





“ Ön ve arka koltuklarında
makul bir yaşam alanı
sunan otomobilin bagaj
hacmi 543 lt. ”

d/d'nin altında biraz cansız kalsa da yine de yeterli çekişi sunuyor. Bu motor seçeneğinde otomatik şanzıman seçeneği yok, sadece 6 ileri oranlı manuel şanzıman var ve vites geçişleri rahat. Akustik konfora eskisiye göre daha fazla yalıtım malzemesi kullanılması sayesinde daha başarılı. Ayrıca süspansiyon konforu da daha yumuşak yaylar kullanıldığı için daha iyi. Ancak bu durum yol tutuşu olumsuz etkilememiş çünkü daha kalın viraj denge çubuğu ve daha gelişmiş amortisör kullanımı ile yol tutuştan da ödün verilmemiş. Sürüş özellikleri Ford Mondeo kadar canlı olmasa da eskiye göre daha

iyi. Bu otomobili kullanırken frenlerin ilk anda verdiği hissizlik pek hoşuma gitmese de bu duruma zamanla alışılıyor.

SONUÇ

1.6 dizel BMW motorlu Toyota Avensis, konfor ve iç mekan özellikleri olarak iyi olsa da, otomatik şanzıman seçeneğinin olmaması dezavantaj. Bazı basit ergonomi sorunlarının olması ise şaşırtıcı. Yazı yayına hazırlandığında otomobilin fiyatları açıklanmamış olduğu için bu konuda şimdilik yorum yapamıyoruz.





Toyota Avensis Touring Sports 1.6 D-4D

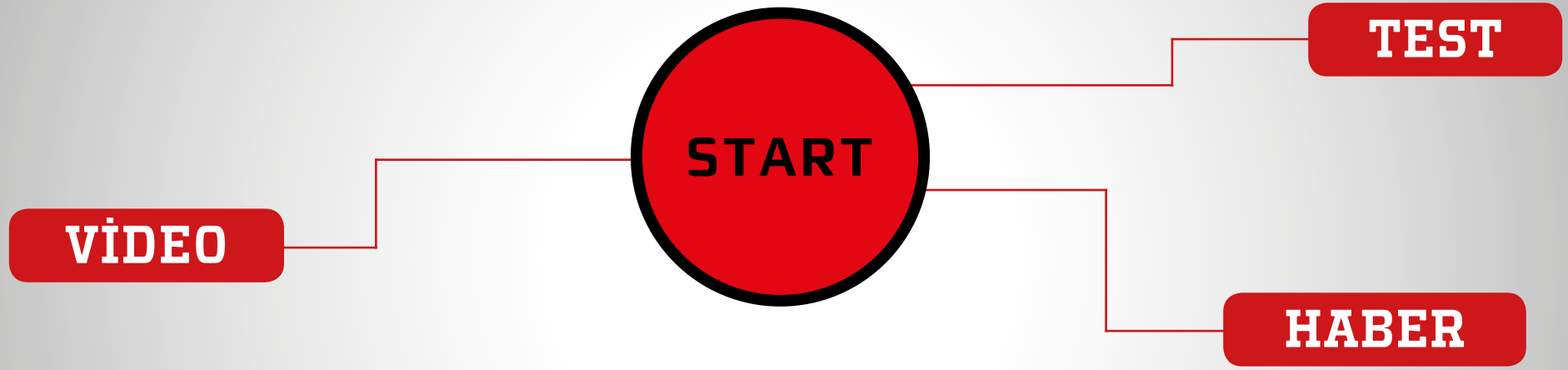
Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	112 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1750-2250 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	11.7 sn sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4820 / 1810 / 1480 mm
Bagaj hacmi:	543-1609 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	5.3 / 4.0 / 4.5 lt /100 km
	(18 inçlik jantlar ile)
Fiyat:	Henüz açıklanmadı

+	Vites geçişleri, makul motor
-	Bazı ergonomi sorunları

116 g/km **B**

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Discovery Sport

Freelander'ın yerini alan Discovery Sport, Range Rover Evoque havasında dinamik bir SUV.





Land Rover Freelander, yerini çok daha genç görünen Discovery Sport'a bırakarak emekliye ayrıldı. Üreticisi tarafından dünyanın en değişken premium kompakt SUV'u olarak tanımlanan Discovery Sport, göze bir Discovery'den daha çok, Range Rover Sport ve Range Rover Evoque karışımı bir otomobil gibi geliyor. Bu genç tasarımlı SUV'un 4590 mm'lik uzunluğu ağabeyi Land Rover Discovery'den 239 mm daha az. Bizim test aracımız 5 kişilik olsa da aracın 5+2 oturma düzeni sunan versiyonu da var ve her iki versiyon da 2741 mm'lik dingil mesafesine sahip.

Aracın bagaj hacmi 981-1698 lt olarak veriliyor ki bu bence biraz yanıltıcı. Çünkü Almanya kataloglarında arka koltuklar dik iken “maksimum” 981 lt, arka koltuklar yatık iken “maksimum” 1698 lt ibaresi yer alıyor. Ancak bagaj ölçümlerinde esas olan arka cam hizasına veya bagaj örtüsüne kadar olan ölçü ile birlikte, arka koltukların yatırılması ile elde edilen tavana kadar olan ölçüdür. Bu otomobilin arka koltuklar dik iken 981 lt olarak açıklanan bagaj hacmi muhtemelen arka koltuklar kullanımda iken tavana kadar olan bagaj hacmini ifade ediyor ki, bu da rakipleri ile sağlıklı bir karşılaştırma yapılmasını engelliyor ve tüketiciyi yanıltıyor. Zaten bu araçtan daha büyük olan ve bagajının da daha büyük olduğu gözle bile anlaşılabilen Range Rover’ın bagaj örtüsü altındaki yükleme hacminin 550 lt, 2. sıra koltukların arkasındaki maksimum (tavana kadar) bagaj hacminin 909, arka koltuklar yatırılmış şekilde maksimum bagaj hacminin 2030 lt olarak verilmesi de bu konu hakkında fikir veriyor.

Bunları bırakıp iç mekâna geçelim. Otomobilin iç mekânı kaliteli hisler veriyor. Ön konsol Evoque’u anımsatsa da buton yerleşimleri farklı ve Evoque’da orta konsolun arka kısmında olan



“Manuel kullanım için direksiyonda kulakçık bulunuyor. Aktarma sistemi ile bilgiler orta konsoldaki ekrandan görülebiliyor. Çevirmeli vites kumandası Jaguar - Land Rover modellerine has.”

boşluk bu otomobilde yok. İç mekân genişliği de gayet iyi ve yolcular diz ve baş mesafesi sıkıntısı yaşamıyorlar. Arka koltuklar kızaklı ve ileri-geri hareket edebilme özelliğine sahip ve öndekilerden 5 cm kadar daha yukarıda konumlandırıldıkları için burada seyahat edenlerin etrafı daha iyi görerek sıkılmamalarını sağlıyor.

Discovery Sport'ta bulunan 2.0 litrelik, turbo beslemeli benzinli motor 5800 d/d'de 240 HP güç ve 1750 d/d'de 340 Nm tork üretiyor. ZF üretimi, hızlı geçişlere sahip 9 ileri oranlı şanzımanla kombine edilmiş bu motor gücünü dört tekerleğe birden aktarıyor ve 1744 kg toplam ağırlığı olan otomobili fabrika verilerine göre 8.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıp, maksimum 199 km/s'lik hız sağlıyor. Bu değerlerden özellikle 0-100 km/s hızlanma verisi gayet etkiyici ve gerçek hayatta da performans sıkıntısı yaşanmıyor ve otomobilin Sport adına yakışan bir davranış sergiliyor. Ancak Ağustos ayından itibaren yollara çıkacak Porsche Macan 2.0 litre en azından kağıt üzerindeki 6.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri ve 233 km/s'lik maksimum hızı ile Discovery Sport'u geride bırakacak. Land Rover markasının en önemli özelliği rakiplerinden

“ *Motor kaputuna entegre edilmiş hava yastığı insan hayatına duyulan saygıyı gösteriyor.* ”







modunu seçmek ve ilerlemeye devam etmek. 600 mm derinliğindeki sulardan geçebilen Discovery Sport, 212 mm taban yüksekliğine sahip. Ortalama olarak 8.0 lt/100 km açıklanan yakıt tüketimi değerini dikkatli sürüşlerle elde edebilmek mümkün ancak gündelik şehir hayatı kullanımında 10.5-11 lt/100 km gibi değerlere hazır olmak lazım.

SONUÇ

Kaputa entegre yaya havayastığı ile bu sınıfta ilk defa gördüğümüz bir güvenlik ekipmanını sunan Discovery Sport; tasarım, kalite ve prestij gibi premium kompakt SUV beklentilerini tamamen karşılıyor. SE donanım seviyesinde 269.613 TL olan fiyat, en üst donanım seviyesi olan HSE Luxury'de 317.571 TL'ye ulaşıyor.

daha iyi arazi yetenekleri sunma iddiasıdır ki, bu araç da arazide rakiplerine göre oldukça yetenekli. Değişken zemin kontrol sistemi olarak tanımlanabilecek Terrain Responce sistemi tecrübesiz sürücülerin bile farklı zemin koşullarında ilerlemesini sağlıyor. Bu sistem aracın gaz pedalı hassasiyetine, çekiş kontrol sistemine ve diğer elektronik sürüş destek sistemlerine müdahale ederek, Haldex kavramalı sürekli dört tekerlekten çekiş sisteminin etkinliğini artırıyor. Sürücünün tek yapması gereken, orta konsoldaki butondan sürüş





“Discovery Sport, hem şehirde hem de doğada rahatlıkla kullanılacak bir araç.”

Land Rover Discovery Sport 2.0 Si4

Fabrika verileri

Motor:	1999 cc, 4 silindirli, turbo
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	240 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	340 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	199km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4599 / 2069 / 1724 mm
Bagaj hacmi:	- lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	10.6 / 6.5 / 8.0 lt /100 km
Fiyat:	317.571 TL

+	9 ileri şanzıman, direksiyon hissi
-	Fiyat, yakıt tüketimi

Corsa 1.0 Turbo 115 HP

Yeni Corsa, 1.0 litrelik 115 HP gücündeki motoru ile modern zamanlara ayak uydurma çabasında.





Downsizing, yani düşük silindir hacminden yüksek güç elde etmek, son 10 yıldır Avrupa otomobil endüstrisinin trendi. Opel de ilk defa Adam modelinde kullandığı 1.0 litrelik motoru, yeni Corsa'ya da uygulayarak bu akımdan uzak olmadığını gösteriyor. 3 silindirli, 999 cc'lik, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli bu motor; 115 HP güç üreten, eski 1.6 litrelik, atmosferik motorun yerini doldurmakta. 1800-4500 d/d aralığında 170 Nm tork, 5000-6000 d/d aralığında 115 HP güç üreten bu motor piyasadaki diğer 3 silindirli motorlardan daha sarsıntısız çalışıyor.



Bununla beraber canlı bir karakterde ve vites geçişleri de rahat. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10.3 saniyede tamamlayan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.0 lt/100 km olarak veriliyor. Otoyolda nefesi kesilmeyen otomobilin iç mekânında, ön cam hizasında 80-90 km/s hızlardan itibaren oluşan rüzgâr sesi kulağıma beklediğimden daha yüksek geldi. 600 km'yi bulan kullanımım sonunda 6.0 lt/100 km'lik bir ortalama elde ettim. Ağırlık merkezi 5 mm azaltılan otomobilin ön düzen geometrisi değiştirilmiş ve arka torsiyon çubuğu da yeniden tasarlanmış. Bunun sonucunda da hem yol tutuş iyileşmiş, hem de sürüş kondoru artmış. Direksiyon da elden geçirilmiş ve her ne kadar

Ford Fiesta'nın direksiyonunun kullanım hissini veremese de, eskisinden daha iyi olduğu çok açık.

Gelelim iç mekâna... İç mekânın kalite hissi eskisinden daha iyi ve daha zengin gözüküyor. Opel'in son dönemde kullandığı sinyal kolunun ucuna yakın yerdeki çevirmeli bilezikteki yol bilgisayarı kumanda kolunu kullanışsız bulduğumu belirtmeliyim. Eski Opel'lerde yol bilgisayarı bilgilerini parmak ucuyla değiştirebilmek mümkünken yeni Opel'lerde bunu yapmak için sol eli direksiyondan ayırmak gerekiyor. Dokunmatik ekranın sağ ve sol üst yanlarındaki düğme gruplarından

“Dokunmatik ekranın sol tarafındaki buton grubu direksiyon tarafından perdeleniyor. Bu sınıf için ilginç özellikler olan koltuk ısıtması ve direksiyon ısıtmasının düğmeleri burada.”



“Güneş siperliğini yandan gelen güneşe göre ayarlamak kolay değil.”



solda kalanı direksiyon tarafından perdeliyor. Burada Eco butonu, direksiyonu hafifletmeye yarayan City butonu, direksiyon ve sol ön koltuk ısıtma butonu var. Sağda kalan düğme grubu ise park sensörü, merkezi kilit ve sağ ön koltuk ısıtmasına kumanda ediyor. Koltuk ısıtmalarının tek kademeli olması bu sistemin fonksiyonelliğine gölge düşürüyor. Çünkü insanı fazlaca ısıtarak konforu azaltıyor. Otomobilin güneş siperliği de biraz sorunlu çünkü yandan gelen güneşi perdelemek için siperliği yuvasından çıkarıp, yan cam yönüne çevirdiğiniz zaman tavan döşemesine takılıyor. Buna benzer bir detay da dokunmatik ekranda var. Şöyle ki, radyo mөнüsü altında kanal ayarlarını onda birlik şekilde manuel şekilde yapmak isterseniz gözünüze iki dokunmatik buton çarpıyor. Bunlardan bir tanesinin üzerinde “SES”, diğerinin üzerindeyse “ARA” yazıyor. Sağ alt köşede ise siyah yüzeyde VOL (volume) ibaresi var. Ben kanalları manuel şekilde aramak için biraz uğraştıktan sonra sesi VOL yerine SES düğmesinden açmaya çalıştığımda aslında bunun manuel kanal arama butonu olduğunu görüp, hayrete düştüm. Kanal arama işini neden SES butonundan yapalım ki? Opel gibi bir markada bu tip detaylar nasıl gözden kaçmış anlamak mümkün değil.

Arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi sınıf ortalamalarında olan otomobilin 285 lt'lik bagajı da bu sınıf için ortalama bir değer. Örnek vermek gerekirse Hyundai i20 301 lt gibi bir bagaj hacmi sunuyor.

SONUÇ

Corsa 1.0 Turbo Ecotec, 115 HP'lik gücü ile tatminkar bir performans ve düşük yakıt tüketimi sunuyor. Ancak iç mekânda bazı detaylara özen gösterilmemiş olması can sıkıcı. Essentia donanım seviyesinde 50.300 TL olan fiyat Color donanım seviyesinde 57.300 TL'ye ulaşıyor. Test aracımızda buna ek olarak Kış Paketi, Panoramik Sunroof, arka park sensörü, geri görüş kamerası, Görüş Paketi, Bi-xenon farlar gibi donanımlar vardı ve fiyatı 64.750 TL'ye ulaşıyordu. 1.0 lt 140 HP'lik motora ve fena sayılmayacak donanım seviyesine sahip Ford Fiesta Red'in 60.900 TL'lik fiyatı düşünüldüğünde bu fiyat biraz yüksek kalıyor.

“ Koltuklar rahat ancak oturma alanı ortalama seviyede. 285 lt'lik bagaj hacmi de öyle. ”





Opel Corsa 1.0 Turbo Ecotec 115 HP

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	170 Nm @ 1800-4500 d/d
Maksimum hız:	195 km/s
0-100 km/s:	10.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4021 / 1746 / 1481 mm
Bagaj hacmi:	285-1120 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	6.1/ 4.3 / 5.0 lt /100 km
Fiyat:	50.300 (Essentia), 57.300 TL (Color Edition), 64.750 TL (test aracı)

- + Yakıt tüketimi, artan kalite hissi
- Fiyat-performans ilişkisi, B sütunu hizasında rüzgâr sesi,
..... iç mekân detayları

117 g/km **B**

Hyundai i30 CW dizel otomatik

Makyajlı i30'da yer alan yeni 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımanı, CW gövde tipinde ve 1.6 CRDi turbo dizel motorla kullandık.





H

yundai'yi kompakt sınıfta temsil eden i30 HB ve CW modelleri makyajlanmış ve Mart ayında düzenlenen

Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. Bu sayımıza makyajlı i30'un station gövdeli CW (Cross Wagon) modelini konuk ettik.



TASARIM DOKUNUŞU

Makyajlı i30, hem hatchback hem de Cross Wagon gövde tiplerinde markanın yeni tasarım anlayışını ortaya koyan karakteristik geniş hava girişli ızgarasına ve yeniden tasarlanan tampona sahip. Ayrıca yeni led gündüz farları ve yeni tip sis lambaları dikkat çekiyor. Dış dikiz aynalarına entegre sinyaller güvenliği arttırırken kapı altlarını aydınlatan lambalar işlevsel.

Style donanımında 16 inç'lik, test aracımızın sahip olduğu Elite donanımında ise 17 inç'lik jantlar bulunuyor. Otomobilin platformu, dış boyutları ve bagaj hacminde ise bir değişiklik yok. Hatırlatmak gerekirse, i30 CW 4485 mm uzunluğa, 1780 mm genişliğe ve 1500 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin VDA ölçümüyle 528 litre olan standart bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1642 litreye çıkıyor.

TEKNOLOJİ TAKVİYESİ

Makyajlı i30'un iç mekanındaki en büyük değişiklik, dikey park özelliğiyle rakiplerinin bir adım önüne geçen Akıllı Park Asistanı (APA). Sistem direksiyon kontrolünü ele alıyor, sürücünün ise bilgi ekranındaki uyarıları yerine getirerek gaz ve fren pedalları ile vites kumanda etmesi gerekiyor. Otomobilin iç mekanı, panoramik cam tavan ve açık renkli döşemeler sayesinde son derece ferah. Gösterge birimleri kolay takip ediliyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Eşya gözü ve bardaklık bakımından yeterli olan otomobilin soğutuculu torpidosu, özellikle içinde bulunduğumuz yaz ayları için öne çıkan bir detay. Arka logonun içine gizlenmiş olan geri görüş kamerası, sağladığı görüntüyü iç dikiz aynasına renkli olarak yansıtıyor ve güvenliği artırıyor. Krom detaylar kokpite sportif bir atmosfer kazandırıyor. i30 CW modelinin beş yetişkin ve bagajları için yeterli alanı sunduğunu da belirtelim.

YENİ ŞANZIMAN

Otomobilde yer verilen yeni DCT (Dual Clutch Transmission – Çift kavramalı otomatik) şanzıman 7 ileri oranlı. Bu şanzıman geleneksel 6 ileri, tork konvertörlü otomatik şanzımanın

yerini aldı. Test aracımızda yer alan 1.6 litrelik CRDi turbo dizel motorla ortalama 4.4 lt/100 km yakıt tüketimi (eskisinden yüzde 20 daha düşük) ve 115 g/km karbondioksit salımına sahip olan bu yeni şanzımanın vites değiştirme hızı, fabrika verilerine göre 0.04 saniye. Vitesler istendiğinde vites kolundan manuel olarak da değiştirilebiliyor. Öte yandan, makyajla birlikte 1.6 CRDi motorda da bir değişim yaşandı:

“ *CW (Cross Wagon) adı verilen bu station gövde seçeneğinin tasarımında sportiflikten taviz verilmemiş.* ”



Motorun gücü 128 HP'den 136 HP'ye çıkarıldı. Maksimum tork ise 1750 d/d'de 300 Nm. i30 CW 1.6 CRDi DCT'nin maksimum hızı 200 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.9 saniye.

SÜRÜŞÜ NASIL?

Otomobili çoğunlukla eşim ve iki çocuğumla, aracı teslim aldığımda sıfırladığım yol bilgisayarının verilerine göre, İstanbul ve çevresinde toplam 309 kilometre kullandım. Ortalama 33 km/s hızla gerçekleşen bu kullanımım toplam 9 saat 54 dakika sürdü ve ortalama yakıt tüketimim 6.7 lt/100 km olarak gerçekleşti. Bunlar sürüş istatistikleri, elbette bir de sürüş izlenimlerim var: Öncelikle otomobilin hem sürücü hem de yolcular açısından rahat ve konforlu olduğunu belirtiyim. Görüş açıları sorunsuz. Sürücünün ihtiyacına göre "Normal", "Comfort" ve "Sport" seçenekleri sunan Flex Steer direksiyon sistemi görevini iyi yapıyor. Vites değişimleri kararlı, hızlı ve sarsıntısız. Frenleme de başarılı. Ancak asıl sorun, motorun performansını yere aktarmada. Gücü 136 HP'ye çıkartılan ve 300 Nm gibi azımsanmayacak bir maksimum torka sahip olan motor, gücünü yere aktarmakta güçlük çekiyor. Bunu da en net, oturduğum evin kapalı



garajından yola çıkmak için kullandığımız dik rampada test etme imkanı buldum. Otomobil birçok kez denememe karşın durağan konumdan gaz verdiğimde rampayı çıkamadı, tekerlekler patinaja düştü, geri gidip hız alıp gelmem gerekti ki, bu durumu diğer otomobillerle yaşamadım (Umarım bir arıza ya da lastik kaynaklı olarak test aracımıza özel bir durumdur). Otomobilin maksimum hız ve hızlanma performansı ise hem şehir içi hem de uzun yol kullanımı için son derece yeterli.

“ *Hatchback gövdeli kardeşinden 2000 TL daha pahalı olan i30 CW, 528 litrelik büyük bagajıyla dikkat çekiyor.* ”

BAZ FİYATI 73.550 TL

Makyajlı Hyundai i30 CW 1.6 CRDi DCT, Türkiye’de Style ve Elite donanımlarıyla satılıyor. Bu iki versiyonun fiyatları ise sırasıyla 73.550 TL ve 81.550 TL. Aynı motor ve şanzımana sahip hatchback gövdeli versiyonların ise 2000 TL daha ucuz olduğunu belirtelim.

Hyundai i30 CW 1.6 CRDi DCT Elite**Fabrika verileri**

Motor:.....1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
 Şanzıman:..... 7 ileri çift kavramalı otomatik (DCT)
 Maksimum güç:136 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 300 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız:200 km/s
 0-100 km/s:..... 10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4485 / 1780 / 1500 mm
 Bagaj hacmi:..... 528-1642 lt (VDA ölçümü)
 Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):..... 5.1 / 4.0 / 4.4 / lt 100 km
 Fiyat:.....81.550 TL

+Tasarım, iç mekan, bagaj hacmi
 - Motor gücü ve tork performansına yansımıyor

115 g/km **B**



Peugeot 3008 1.6 Dizel Otomatik

Geçtiğimiz sayıda 308 1.6 BlueHdi EAT6 modelinin videolu testini yayınlamıştık. Bu sayımıza ise aynı motor ve şanzımana sahip 3008 modeli konuk oldu.



Peugeot 3008 artık sadece yeni motor ve şanzımanla satılıyor: 1.6 BlueHdi EAT6. Euro 6 normlarını karşılayan 120 HP'lik yeni turbo dizel motora ve EAT6 adı verilen yeni tam otomatik şanzımana sahip 3008'i toplam 600 km'lik kullanımla yakından inceledik.



KOMPAKT CROSSOVER

Markanın kompakt crossover modeli 3008, 4365 mm uzunluğa, 1837 mm genişliğe, 1639 mm yüksekliğe ve 2613 mm dingil mesafesine sahip. Yerden yüksek yapısı ve opsiyonel olarak satın alınan Grip Control sistemi (test aracımızda yoktu) ve M/S lastikler sayesinde hafif arazide sorunsuz ilerleyebilen otomobil, önden bakıldığında modern, arkadan bakıldığında ise biraz kambur ve hantal bir tasarıma sahip. Ancak bu hantal arka tasarımın altında fonksiyonel bir bagaj bulunuyor. Hem üç farklı düzeyde ayarlanabilen bagaj zemini hem de arkaya doğru açılabilen alt kapak son derece işlevsel bir kullanım sunuyor. Öyle ki, bu kapağı ister piknik masası ister bagaj

zeminini de o seviyeye getirerek bebek bezi değiştirme platformu olarak kullanabilirsiniz. Bagajın hacmi ise 512 litre (VDA ölçümü 432). Arka koltuklar öne katlandığında ise bu hacim 1604 litreye (VDA ölçümü 1241) çıkıyor. Öte yandan, ön yolcu koltuğu tam katlanabildiği için bagajdan öne doğru uzatılan 2.62 metre uzunluğundaki bir yükü taşımak mümkün oluyor.

İŞLEVSEL İÇ MEKAN

Peugeot 3008'in iç mekanı; saklama alanları, bardaklıklar ve oturma alanları bakımından son derece işlevsel. Otomobil bu bakımdan da uzun yolculuklar için de biçilmiş kaftan. Malzeme ve işçilik bakımından da sorunsuz olduğunu gözlemlediğimiz 3008, beş kişi için geniş ve ferah oturma alanı sunuyor. Sürücü ve ön yolcunun orta konsol tarafından tamamen ayrıldığı kokpitte, belki de tek olumsuzluk, konsoldaki düğme kalabalığı. Ancak çok sayıda

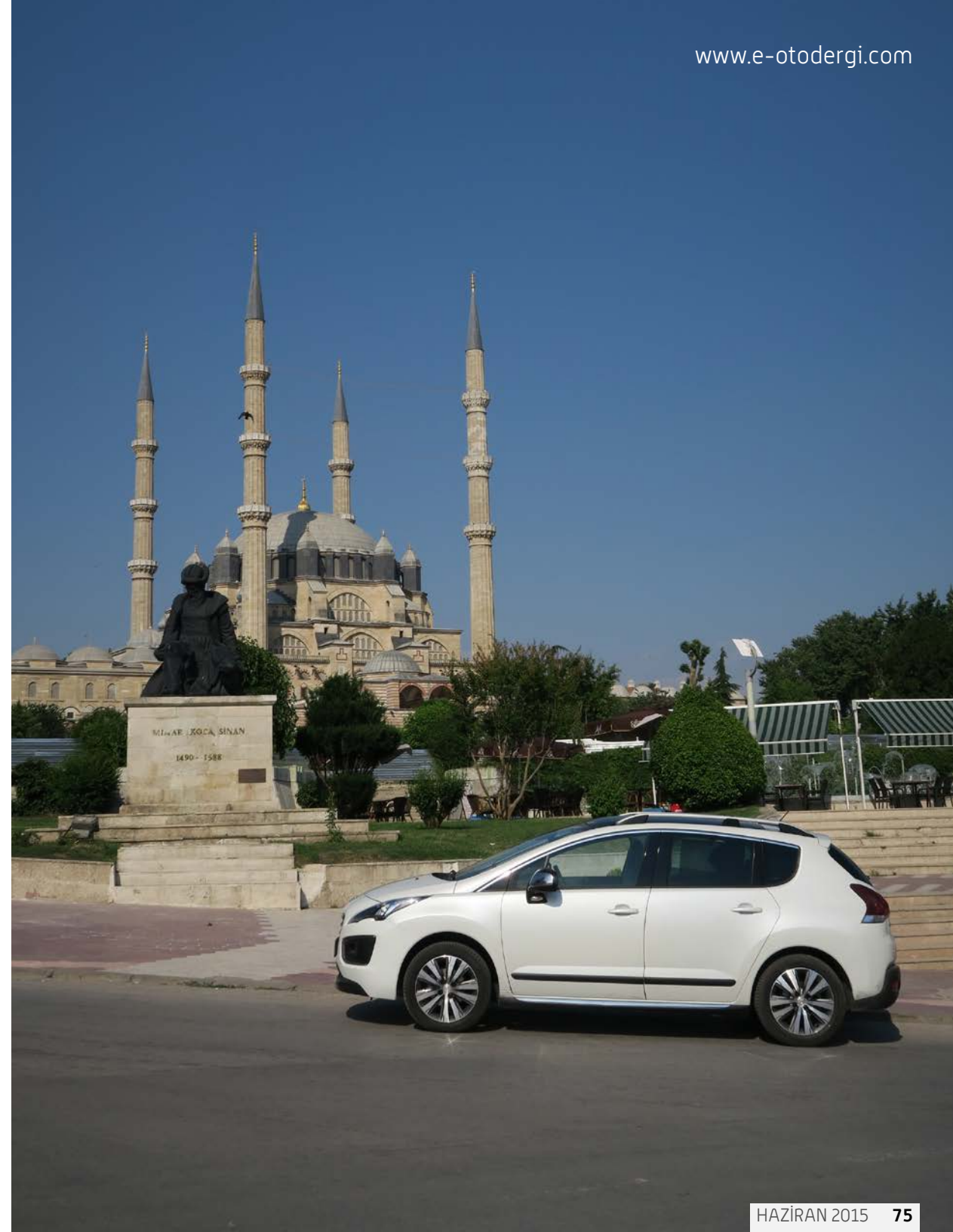


“ 120 HP güç ve 300 Nm tork üreten 1.6 litrelik turbo dizel motor, yeni EAT6 adlı tork konvertörlü otomatik şanzımanla uyumlu çalışıyor. ”

kumanda birimi olması, bunların kullanımının zor olduğu anlamına gelmiyor. Tek sorun, modern otomobillerde gittikçe daha az butona yer verilmesi ve 3008'in henüz bu trendden nasibini almamış olması. Cam tavan iç mekanı ferah kılarken ön kol dayamanın içi devasa bir saklama alanı sunuyor. Bunun karşılığında, torpido ise yeterince büyük değil.

YENİ MOTOR VE ŞANZIMAN

Artık 3008 ürün gamında tek seçenek olan yeni 1.6 turbo dizel motor ve Aisin üretimi yeni 6 ileri otomatik şanzıman, yeterli performansın yanı sıra düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı vaat ediyor. 120 HP güç ve 300 Nm tork üreten motor, 1560 cc hacminde ve 4 silindirli. Vites kolu aracılığıyla manuel olarak da kullanılabilen tam otomatik şanzımanla, 1470 kg boş ağırlığa sahip otomobile 181 km/s maksimum hız ve 12.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan AdBlue katkılı motorun ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 4.2 lt/100 km. Biz 600 km'yi aşan karma kullanımımızda ise 6.5 lt/100 km'lik bir değer elde ettik.



AİLE OTOMOBİLİ

Gelelim sürüş özelliklerine... Zaten yukarıda bahsettiğimiz düşük yakıt tüketimi ve emisyon konularını bir kenara bırakırsak, 3008 aile kullanımını için birçok avantaja sahip bir otomobil. İç mekan ve bagajın özelliklerini yine yukarıda yazdık, bunlara ek olarak, her koltuktaki yüksek oturma konumu dolayısıyla hem güvenli (yola hakim) hem de eğlenceli (çocukların görüş açıları) bir yolculuk mümkün oluyor. Bu konudaki tek sorun, ölü nokta yaratan tek açılı dış dikiz aynaları. Konfor bakımından, yaklaşık 500 km çocuklarımızla birlikte arka koltukta oturan eşimden geçer not alan otomobil, yol tutuş konusunda da tedirgin edici bir yapı sergilemedi. Otomobilin performansı ise, maksimum hız ve hızlanma verilerinden de anlaşılacağı üzere ortalama düzeyde. Fren hissi ve performansı ise başarılı. Sürüşteki en önemli konuyu en sona yazalım: Yeni tam otomatik şanzımanın vites değişimleri kararlı, sarsıntısız ve hızlı. Bu da eskiden kararsız, sarsıntılı ve yavaş vites değiştiren bir şanzımana sahip olan otomobil için müthiş bir sıçrama elbette.

BAZ FİYATI 87.900 TL

3008 1.6 BlueHDi EAT6, Türkiye’de Active, Allure ve Feline olmak üzere üç donanım ile satılıyor. Bu versiyonların fiyatları ise sırasıyla 87.900 TL, 99.400 TL ve 104.400 TL. Allure test aracımızın donanımı zengin. Feline’de ek olarak xenon farlar, far yıkama sistemi, tam deri koltuk döşemeleri ve ısıtmalı ön koltuklar yer alıyor.

“

3008’in tüm koltukları yetişkinler için yeterli konforu ve oturma alanını sunuyor.

”





Peugeot 308 1.6 BlueHDi EAT6 Allure

Fabrika verileri

Motor:.....1560 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....6 ileri tam otomatik (EAT6)
 Maksimum güç:120HP @ 3500 d/d
 Maksimum tork:300 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:181 km/s
 0-100 km/s:.....12.4 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4365 / 1837 / 1639 mm
 Bagaj hacmi:.....512-1604 lt
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):.....4.5 / 4.0 / 4.2 / lt 100 km
 Fiyat:99.400 TL

+ Tüketim, şanzıman, işlevsel iç mekan
 - Konsoldaki düğme kalabalığı, dikiz aynaları tek açılı

109 g/km **B**



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi