

WWW.

KASIM 2015

SAYI:87

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



VİDEOLU TEST

PORSCHE MACAN 2.0

■ HONDA JAZZ ■ PEUGEOT 208 & 2008 & 508 ■ OPEL INSIGNIA DİZEL OTM. ■ HYUNDAI TUCSON ■ FIAT DOBLO

Yapboz tahtası Hasdal Yolu

İstanbul'da halk arasında Hasdal Yolu olarak bilinen D-010 karayolunu sıklıkla kullanıyorum. Bilmeyenler için yolu tarif edeyim: Burası üç şerit gidiş-üç şerit dönüş, ilk 5 kilometresi beton, kalan kısmı asfalt döşeli, bölünmüş bir otoyol. İstanbul'un kuzeyindeki 3'üncü Havalimanı ve 3'üncü Köprü inşaatları nedeniyle kamyon trafiği bol, otomobil trafiği ise henüz kısıtlı bir yol. Bu yolda hız sınırı yakın zamana kadar 70 km/s idi. Yanlış duymadınız: 3 şeritli asfalt otoyolda yapabileceğiniz en yüksek hız buydu ve ben 82 km/s hızla giderken ceza yedim. Elbette bu cezayı paşa paşa ödedim. Sonra bir gün ansızın hız sınırı otomobiller için 110 km/s, kamyonlar içinse 85 km/s'ye çıkarıldı ve bunu uyarı tabelasının fotoğrafıyla birlikte 17 Eylül 2015 tarihine twitter hesabımda yayınladım. Aradan iki ay geçmeden (ki ben bu sırada bu yolda hep 110 km/s limite göre araç kullandım), yine bir sabah ansızın tabelalar değişti ve otomobiller için 90 km/s, kamyonlar için 70 km/s'ye düşürüldü. Öte yandan; hala yol boyunca bazı noktalarda eski 70 km/s'lik hız limiti tabelaları da duruyor, sökülmedi. Kısacası şu an, Hasdal yolunda hız sınırının kaç olduğunu Karayolları Genel Müdürlüğü dahi bilmiyor. Biz de bu yolu her gün kullanan sade vatandaşlar olarak, adresimize yağacak cezaları bekliyoruz. Son olarak;

bir de hiç değişmeyen gerçeği hatırlatmakta fayda var: Kamyon sürücüleri, hız sınırı ne olursa olsun zaten hep ortalama 100-110 km/s ile gitmeyi sürdürüyorlar ve bu yolda her hafta en az bir kamyon devriliyor.

Modern sorunlar

Gelecekte sürücüsüz giden otomobillerin ticarileşeceği ve bunların tüketiciler tarafından alınıp kullanılacağı ve sürüş zevki kavramının bazı otomobiller için artık var olmayacağı bir gerçek. Zaten kendi kendine direksiyonu çeviren, adaptif hız sabitleme sistemleriyle kendi kendine hızlanan, yavaşlayan ve şehir içi güvenlik sistemleriyle çarpışma riskini azaltan otomobiller hâlihazırda mevcut. Bu konuda otomobil üreticileri kadar, otomobille alakasız olan Google gibi teknoloji şirketleri de çalışmalar yapıyor ve prototipler hazırlıyor. Google'ın resmi açıklamasına göre balon köpüğünü andıran sürücüsüz otomobil prototipi, ABD'nin Kaliforniya eyaletinde trafik polisi tarafından çevrildi ancak ceza yazılmadı. Çevrilme nedeni ise bizim alışık olmadığımız türden: Hız limiti 56 km/s olan yerde 39 km/s ile giderek arkasında araç yoğunluğu oluşturmak. Aracın yolla ilgili kararları kendi kendine alması ve yolcunun aracın hızını değiştirme şansı olmaması işin diğer bir ilginç tarafı. Sonuçta sürücü hatası diye bir durum söz konusu değil. Google, aracın hızını güvenlik nedeniyle 39 km/s ile sınırladıklarını ve toplamda 1.9 milyon km kadar yol yapan sürücüsüz prototip araçların şimdiye kadar hiç trafik cezası almadıklarını belirtiyor. Belki gelecekte robot trafik polisleri de ortaya çıkar ve sürücüsüz otomobillerle olan sorunları kendi aralarında çözmeye çalışırlar.

Mutlu bir ay dilerim.





HABERLER

- 06 Yeni Mitsubishi Outlander
- 07 Euro NCAP çarpışma testleri
- 08 Ford Tourneo Connect Dizel Otm.
- 09 Yeni Opel Astra Hatchback
- 11 Yeni Porsche 991 Carrera Coupe
- 14 Ekim 2015 otomobil satışları

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

BİLGİLENDİRME

- 21 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 22 Honda Jazz 1.3 CVT

VİDEOLU TESTLER

- 30 Porsche Macan 2.0

- 38 Peugeot 508 1.6 BlueHDi EAT6

- 45 Opel Insignia 1.6 CDTi Otomatik

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 53 Hyundai Tucson 1.6 T-GDI DCT 4x4

- 59 Peugeot 208 1.6 e-HDi ETG6

- 64 Peugeot 2008 1.6 e-HDi Manuel

- 70 Fiat Doblo 1.6 Multijet Manuel

e-otodergi

KASIM 2015 - SAYI 87

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



e-otodergi

**ios ve android
uygulamalarımız
nasıl çalışıyor?**



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 silabilirsiniz.

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.

Yeni Outlander Türkiye’de

Yeni Mitsubishi Outlander 170.000 TL’ye Türkiye yollarına çıktı. Yeni Outlander; tamamen yenilenen dinamik ve agresif ön tasarımı, gelişmiş yol performansını ve yepyeni iç donanımıyla dikkat çekiyor. Arttırılan izolasyon, gövde ve süspansiyon yapısında yapılan geliştirmeler sayesinde yeni Outlander daha sessiz ve konforlu bir sürüş deneyimi vaat ediyor. Mitsubishi’nin yeni 2.0 MIVEC benzinli motoru ve iyileştirilmiş CVT şanzımanı sayesinde bir önceki Outlander’a göre yüzde 4’den fazla yakıt tasarrufu sağlayan yeni Outlander’ın karbondioksit salımı ise 149 g/km. Yeni Outlander, yeni tasarım ön ızgara, yeni nesil LED ön farlar, LED’li sinyal lambaları, 18 inç alaşımlı jantlar, arka tampon ve led’li stop lambalarıyla yepyeni bir tasarım sunuyor. Yeni Mitsubishi Outlander’da sunulan gelişmiş navigasyonlu multimedia sistemiyle akıllı telefonlarla bağlantı sağlanarak tüm uygulamalara güvenli sürüşten ödün vermeden erişim sağlanabiliyor.



"Artık
iyi bir otomobile
sahip olmak,
bir ayrıcalık değil."

YENİ FIAT EGEA
EZBER BOZAN SEDAN



EGEA



Yeni HR-V ve Jazz 5 yıldız aldı

Yeni Honda HR-V ve yeni Jazz, Euro NCAP çarpışma testlerinde 5 üzerinden 5 yıldız aldı. Her iki modelde de City Brake Active System - Şehir İçi Aktif Fren Sistemi standart olarak sunuluyor. Lazer teknolojisiyle çalışan sistem, yolu sürekli olarak tarıyor ve olası bir çarpışma anında otomatik olarak fren yapıyor. Her iki modelin de orta ve üst ekipman seviyesinde Çarpışma Uyarı Sistemi, Trafik İşareti Tanımlama Sistemi, Akıllı Uyarlanabilir Hız Sabitleyici, Şerit Koruma Destek Sistemi ve Aktif Uzun Far Kontrol Sistemi'ni barındıran 'İleri Güvenlik Sistemleri' standart olarak sunuluyor. Swindon'da üretilen Civic ve CR-V ile birlikte yeni Jazz ve yeni HR-V de Honda ürün gamının 5 yıldızlı modellerinin arasına katıldılar.



CIVIC

ALIRKEN DE + SATARKEN DE

59.950 TL'den
başlayan fiyatlarla!



Elegance, Executive ve Black Edition versiyonlarında;
**2.250 TL değerinde Navigasyon
STANDART!**

Şimdi al
Mayıs
2016'da
öde!

%0,92
faiz oranı** veya

1.500 TL
takas desteği***

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

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

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

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



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



Honda Finans

Tourneo Connect Dizel Otomatik bayilerde

Ford Tourneo Connect 1.5 Dizel Otomatik modelinin satışa sunulduğu açıklandı. 1.5 litrelik turbo dizel motora ve Powershift çift kavramalı otomatik şanzımanı bulunan Ford Tourneo Connect 1.5 TDCi Powershift, Titanium donanım paketiyle satılıyor ve Türkiye fiyatı 81.990 TL. Öte yandan; 1.5 TDCi motorun manuel şanzımanlı versiyonu Deluxe ve Titanium donanımıyla bayilerdeki yerini aldı. Ayrıca 1.6 litre turbo dizel motorlu ve manuel şanzımanlı Ford Tourneo Connect 1.6 TDCi modelinin satışı da devam ediyor. Ford Tourneo Connect'in 1.5 TDCi 120 HP'lik versiyonu 100 km'de ortalama 5.0 litrelik yakıt tüketimi ile de dikkat çekiyor. Şehir içi tüketim verileri 100 km'de 5.4 lt/100 km olurken şehir dışı tüketimi ise 100 km'de 4.7 litre seviyesinde.



Yeni BMW X1

www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure

HADI X BİR YERE GİDELİM.

YENİ BMW X1.

BMW X ailesinin en aktif üyesi Yeni BMW X1 tamamen yenilenen gövde yapısı ve çok yönlü tasarımı ile sizi bekliyor. Yeni BMW X1 ile gitmediğiniz yerleri keşfedecek, yeni heyecanlar yaşayacak ve her an yeni fikirlere açık olacaksınız. Yeni BMW X1 şimdi Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda. Detaylı bilgi, kiralama ve finansal seçenekler için: 0850 252 10 10

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.



Yeni Astra Hatchback satışa sunuldu

Yeni Opel Astra'nın Türkiye fiyatları Opel Türkiye tarafından açıklandı. 1.6 litrelik 136 HP gücünde turbo dizel motoruyla dikkat çeken yeni Opel Astra Hatchback ailesinin Türkiye fiyatları 64.000 TL'den başlıyor. Yeni Opel Astra HB 1.6 turbo dizel 136 HP'nin baz fiyatı ise 82.000 TL olarak açıklandı. Yeni Opel Astra 2016 hatchback gövde tipinde Enjoy, Business, Dynamic ve Excellence donanım seviyeleriyle satışa sunuldu.



e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Fiat Fullback yüzünü gösterdi

Fiat'ın yeni pick-up modeli Fullback teknik özellikleri ve iki fotoğrafı basına dağıtıldı. 2016 yılının sonbahar aylarında yollara çıkacak olan Fiat Fullback modelinin adı rugby ve Amerikan futbolundaki bir terimden geliyor. Çift kabinli bir gövdeye sahip olan Fiat Fullback, kullanıcısına 1045 kg ağırlık taşıma kapasitesi sunacak. Fiat Fullback 2016'da 2.4 litrelik turbo dizel motor bulunuyor. 150 HP ve 180 HP'lik iki farklı güç seçeneği sunan araç, standart donanımda 4x4 aktarma sistemine sahip. Fiat Fullback'te 6 ileri manuel ve 5 ileri otomatik şanzıman (Spor modlu) tercih edilebilecek. Fiat Fullback hakkında daha detaylı bilgi, aracın lansmanının gerçekleşeceği Dubai Motor Show 2015 kapsamında verilecek. Ancak aracın 5285 mm uzunluğa, 1815 mm genişliğe, 1780 mm yüksekliğe ve 3000 mm dingil mesafesine sahip olduğu şimdiden açıklandı.



Hyundai'den lüks marka: Genesis

Hyundai'nin lüks segmentteki modeli Genesis, artık yüksek performans, teknolojik sistemler ve zarif tasarımlarıyla kişiye özel lüks modeller sunan bir marka olarak yoluna devam edecek. Elit ve seçkin müşteriler için yaratılan ve aynı zamanda lüksü simgeleyen Genesis markası, Hyundai'nin gelişen imajına da yardımcı olacak. Hyundai, 2020 yılında altı yeni lüks modeli Genesis markası altında satışa sunacak. Tüm pazarlarda söz sahibi olmayı planlayan Genesis, dünyanın önde gelen saygın lüks markalarıyla kıyasıya rekabet edecek. Genesis modellerinde kendine has kanatlı Genesis amblemi kullanılacak. Markanın imajını ve kalitesini simgeleyecek olan model serisi "G" harfiyle sunulacak. Örnek vermek gerekirse yeni modeller Genesis G90, G80 ve G70 olarak adlandırılacak. Bu yeni oluşumla beraber Hyundai, markanın farklı bir çizgide olması ve kendine has bir tasarım dili sunması için prestijli bir "Genesis Tasarım Bölümü" de yarattı. Daha önce segmentlerine öncülük eden Alman markaların tasarımlarından sorumlu olan Luc Donckerwolke de Hyundai Tasarım Merkezi Yöneticisi rolüyle 2016 ortasından itibaren görevine başlayacak. Yeni "Genesis Tasarım Bölümü"nin çalışmalarını ise Hyundai Grubu Tasarım Başkanı Peter Schreyer denetleyecek. Genesis, öncelikli olarak Kore, Çin, Kuzey Amerika ve Orta Doğu pazarlarında satışa sunulacak ve daha sonra Avrupa'da da tüm gücünü ve kalitesini gösterecek.

Yeni 911 Carrera geliyor



Yeni Porsche 911 Carrera ülkemizde bu ay satışa sunuluyor. Porsche'nin efsanevi modeli 911'in yeni nesli, geliştirilmiş şasisi, yeni motorları ve yeni Porsche İletişim Yönetimi sistemiyle fark yaratmayı hedefliyor. Yenilikçi turbo motorları, performans ve konforu uyumlu bir şekilde birleştirmeyi amaçlayan geliştirilmiş şasisi, yeni eğlence ve iletişim sistemi yeni 911 Carrera'nın öne çıkan özellikleri arasında yer alıyor.

Carrera modellerinde ilk kez sunulan arka akstan yönlendirme seçeneği sürüş dinamiklerinin menzilini çok daha genişletiyor. Nürburgring'deki North Loop'ta (Kuzey Parkuru) 911'in en hızlı tur zamanı daha önceki derecenin tam 10 saniye altına, yani 7 dakika 30 saniyeye indi.

Yeni 911 Carrera'nın birçok dış özelliği de yeniden tasarlandı: Gündüz sürüşünde yanan dört-noktalı yeni farlar, yuva kapağı olmayan kapı kolları, dikey havalandırma ızgarası ve dört-noktalı fren ışığı özelliği taşıyan yeni arka



farlar ile yeniden tasarlanmış bagaj kapağı bu yeniliklerden sadece bazıları. İç mekan özelliklerinde ise, birden çok dokunmayı aynı anda algılayan multi-touch ekranı ile yeni standart Porsche İletişim Yönetimi (PCM) oldukça geniş bir işlevsellik alanı ve çok daha kolaylaştırılmış yönetim olanağı sunuyor.

Çift turbolu tamamen yeni nesil motor, Yeni Porsche 911 Carrera 2016 modelinde duygusal sürüş keyfini daha da yoğun bir deneyime yükseltiyor: 911 Carrera'nın arkasında 370 HP'lik bir güç yer alırken, 911 Carrera S'in motoru ise şimdi 420 HP'lik etkileyici bir güç sunuyor. Bu, her iki modelde de 20 HP'lik bir güç artışını ifade ediyor. Motorların ikisi de 3.0 litrelik silindir hacmine sahip. Yeni 911 Carrera S'in bu motor gücü geliştirilmiş kompresörlü turbo şarjı, özel egzoz sistemi ve ayarlanmış motor yönetiminden kaynaklanıyor. Her iki durumda da sabit olarak en düşük 1700 d/d ve en yüksek 5000 d/d'den gelen, sırasıyla maksimum 450 Nm ve 500 Nm'lik belirgin biçimde arttırılmış torklarıyla karakterize edilen yeni Porsche motorları daha performanslı bir sürüş performansı vaat ediyor. Öyle ki: Porsche-Doppelkupplung (PDK) şanzıman ve Sport Chrono Paketi ile 911 Carrera Coupe seleflerini 0,2 saniye geride bırakarak 0'dan 100 km/h hıza sadece 4,2 saniyede ulaşıyor. Yine PDK şanzıman ve Sport Chrono Paketi ile donatılmış olan 911 Carrera S ise çeviklik gösterisinde 100 kilometreye 3,9 saniyede ulaşıyor (selefinden yine 0,2 saniye daha hızlı). Yani, Carrera ailesinde sihirli kabul edilen 4 saniye sınırının altına inme başarısını ilk kez yeni 911



gösteriyor. Ayrıca, her iki modelin maksimum hızları da yükseldi: 911 Carrera'nın en yüksek hızı artık 295 km/h iken (eskisinden 6 km/s daha hızlı), yeni 911 Carrera S şimdi saatte 308 km/s hıza ulaşıyor (saatte 4 km/s artış).

Opsiyonel olan Sport Chrono Paketi ile bağlantılı olarak 911 Carrera şimdi ilk kez direksiyonda bulunan, 918 Spyder'in hibrit mod düğmesinden yola çıkılarak geliştirilen bir mod seçme düğmesine sahip. Mod seçme düğmesi, "Normal", "Sport", "Sport Plus" ve "Kişisel" sürüş modları için 4 konumlu bir döner halkadan oluşuyor. Donanımına bağlı

olarak bu son ayar (Kişisel sürüş modu), sürücünün, örneğin PASM, aktif motor yatakları, PDK şanzıman stratejisi ve spor egzoz sistemi gibi kendi kişisel araç ayarlarını yapılandırmasına olanak sağlıyor. Mod seçme halkası, PDK şanzıman ile bağlantılı bir ilave düğme olan "Spor Tepki Düğmesi" taşıyor. Bu düğmeye basıldığı zaman, örneğin geçiş manevrası yapmadan hemen önce, transmisyon 20 saniye süresince maksimum ivmelenmeye önceden hazırlanmış oluyor. Bunun için en uygun vites devreye giriyor ve motor yönetimi kısa bir sürede olabilecek en hızlı tepkiyi vermeye ayarlanıyor.

Yumuşak inişe devam

Ekim ayında 11.846 adedi yerli, 36.108 adedi ise ithal olmak üzere toplam 47.954 adetlik satışa ulaşıldı. Bu rakamla geçen yılın Ekim ayına göre yüzde 2 oranında bir düşüş oldu.

Otomobil satışlarındaki düşüşün hızında yavaşlama oldu. Geçen yılın son üç ayındaki satışlar zaten beklentilerin biraz altında gerçekleşmişti. Bu yıl ise daha da aşağıya düşmeye başladı ve firmalar hemen kampanyalar düzenlemeye başladı. En büyük kampanya ise “0” faizli olanı. Fakat kredi kullanmak isterseniz fiyat farklı oluyor, peşin almak isterseniz farklı. Yani bir bakıma “0” faizin maliyetini aslında fiyata ekliyorlar. Yerli otomobil satışlarında son iki aydır bir önceki aya göre yüzde 5 civarında bir düşüş oluyor. Belki bunu Fiat Egea modeli tersine çevirebilir. Yerli otomobil satışları Ekim ayında 11.846 adede geriledi. Renault 4503 adet satarak liderliğini devam ettirdi. 2478 adetlik satışla Fiat ikinci gelirken, 2404 adetle Toyota üçüncülüğe düştü.

İthal otomobil satışlarında Eylül ayında yüzde 29 oranında bir azalma gerçekleşmişti. Fakat Ekim ayının satışları bir önceki Eylül ayına göre yüzde 6 civarında artış gösterdi. Ekim ayında 36.108 adet ithal otomobil satıldı. Ekim ayında Volkswagen 7254 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Renault, 3217 adetle ikinci olurken, onun ardından 2756 adet satışla Opel üçüncü geldi. 2642 adet satışla BMW dördüncü ve 2500 adet satışla Ford beşinci oldu. Model sıralamasına gelince: Ekim ayında en fazla satan model 2558 adetle Renault Symbol oldu. Onun ardından 2346 adet satan Renault Fluence, 2215 adetle Volkswagen Passat ve 2191 adet satan Fiat Linea geldi.

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

 İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2014	2015
Ocak	24.368	24.498
Şubat	27.167	40.817
Mart	37.812	61.676
Nisan	42.769	70.211
Mayıs	46.379	62.878
Haziran	47.278	67.766
Temmuz	46.602	64.218
Ağustos	45.131	61.753
Eylül	49.262	47.088
Ekim	50.814	47.954
Kasım	59.695	
Aralık	110.054	
10 aylık Toplam	450.582	548.859
Yıllık Toplam	587.331	...

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1	Renault	4503	50.842
2	Fiat	2478	31.200
3	Toyota	2404	26.853
4	Hyundai	1345	19.410
5	Honda	681	8424
6	Ford	435	2499
Toplam		11.846	139.228

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015	Sıra	Marka	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1	Volkswagen	7254	86.716	28	Alfa Romeo	36	614
2	Renault	3217	24.409	29	Chery	35	332
3	Opel	2756	32.952	30	SsangYong	16	537
4	BMW	2642	23.592	31	Suzuki	12	152
5	Ford	2500	34.750	32	Proton	10	481
6	Dacia	2339	27.868	33	Tata	7	157
7	Mercedes-Benz	2230	23.099	34	Infiniti	6	36
8	Hyundai	2039	18.720	35	Maserati	3	50
9	Nissan	1853	19.411	36	Ferrari	1	9
10	Skoda	1334	16.854	37	smart	0	85
11	Audi	1076	14.639	38	Geely	0	25
12	Peugeot	1048	17.393	39	Bentley	0	11
13	Seat	967	13.394	40	Lamborghini	0	6
14	Kia	967	9685	41	Lancia	0	2
15	Toyota	900	8565	Toplam		36.108	409.631
16	Honda	785	3385				
17	Citroen	472	12.872				
18	Volvo	396	5291				
19	Fiat	291	4182				
20	Mazda	190	1308				
21	Subaru	141	1370				
22	Land Rover	140	1117				
23	MINI	136	1178				
24	Jeep	118	2587				
25	Mitsubishi	75	1030				
26	Porsche	65	537				
27	Jaguar	51	227				

“Ekim ayını yerli otomobillerde Renault, ithallerde Volkswagen birinci bitirdi. En çok satan model ise Renault Symbol oldu.”



Sıralama değişmiyor

İyi bir rakip olmayınca sıralama da değişmiyor tabii ki. A segmentinde rakibi olmayan Hyundai i10 açık ara önde gitmeye devam ediyor. Bu segmentte ikinci model yine bir Uzakdoğu markası olan Kia'nın Picanto modeli. Son zamanlarda reklamları artan Fiat 500 modeli ise şimdilik üçüncü.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Hyundai i10.....	127.....	2492
2.....	Kia Picanto	24.....	142
3.....	Fiat 500	19.....	187
4.....	Fiat Panda.....	10.....	125
5.....	Citroen C1.....	7.....	269
A Segmenti toplam satış.....		241	
A Segmenti pazar payı.....		% 0,50	

Renault Clio HB'den devam

Rakiplerine göre iç hacminin geniş olması ve performanslı motor seçenekleriyle birlikte Bursa'da üretilen Renault Clio HB modelinin satışları iyi gidiyor. Clio HB, Ekim ayında 1648 adet sattı ve satışları biraz düşmesine karşın liderliğini devam ettirdi. Onun arkasından 1358 adet satışla Volkswagen Polo geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Renault Clio HB	1648	18.901
2.....	Volkswagen Polo.....	1358	16.750
3.....	Hyundai i20.....	1218	16.918
4.....	Dacia Sandero	757	8291
5.....	Opel Corsa.....	618	10.689
6.....	Toyota Yaris.....	479	3938
7.....	Ford Fiesta	380	8999
8.....	Peugeot 208	315	3166
9.....	Seat Ibiza.....	296	4198
10....	Nissan Micra.....	124	2066
B Segmenti-HB toplam satış		8063	
B Segmenti-HB pazar payı		% 16,79	



Renault Symbol önde

Renault Symbol modeli Ekim ayında atak yaparak 2558 adet satışla hem kendi segmentinin hem de tüm modeller arasında en çok satan model oldu. Symbol'ü 431 adetlik satışla Peugeot 301, 264 adetle de Citroen C-Elysee takip etti.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Renault Symbol.....	2558.....	18.401
2.....	Peugeot 301	431.....	8557
3.....	Citroen C-Elysee	264.....	8439
4.....	Skoda Rapid.....	106.....	1666
5.....	Mitsubishi Attrage.....	16.....	335
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		3393	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 7,06	



VW Golf arayı açıyor

Volkswagen Golf, rakipleriyle arasını iyice açıyor. 2022 adet satarak kendi segmentinin lideri olan Volkswagen Golf'ün ardından, 660 adet satışla Opel Astra HB, 598 adetlik satışla BMW 1 Serisi ve 562 adet satışla Toyota Auris Serisi geldi. Bu segmentte de şu anda merak edilen yeni Opel Astra'nın sıralamayı nasıl değiştireceği.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Volkswagen Golf	2022	18.912
2.....	Opel Astra HB	660	8329
3.....	BMW 1 Serisi	598	4080
4.....	Toyota Auris.....	562	4495
5.....	Seat Leon	460	6648
6.....	Renault Megane	306	3687
7.....	Hyundai i30.....	240	3537
8.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	150	2498
9.....	Audi A3 HB.....	119	2733
10....	Volvo V40	96	903
C Segmenti-HB toplam satış.....		6140	
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 12,79	

Renault Fluence lider

Emisyon değerlerindeki sıkıntılardan dolayı 1.6 TDI dizel versiyonunun satışı durdurulan Volkswagen Jetta'nın satışları yarıya düştü. Bu fırsatı iyi değerlendiren Renault Fluence ise harekete geçerek Ekim ayında 2346 adetle segmentinin en çok satan model oldu. Onun ardından Fiat Linea geldi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Renault Fluence	2346	25.392
2.....	Fiat Linea.....	2191	29.893
3.....	Toyota Corolla	2081	23.403
4.....	Ford Focus Sedan	1758	20.176
5.....	Volkswagen Jetta	1146	20.023
6.....	Hyundai Accent Blue	1060	9850
7.....	Honda Civic	681	8424
8.....	Skoda Octavia	529	7345
9.....	Mercedes-Benz CLA.....	352	3965
10....	Audi A3 Sedan	287	5461
C Segmenti-Sedan toplam satış		13.060	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 27,20	



Dizel + Otomatik vites = Başarı

Sonunda Opel Insignia başarıyı yakaladı. Elbette otomatik vitesli dizel versiyonla. Peki Opel markası bu aracı neden daha önceden piyasaya sürmedi, anlamak güç! Ya da şöyle söyleyelim: Opel Insignia 2015 yılının ilk 9 ayında 753 adet satarken, son ay 678 adetlik satışa ulaştı. Buradan da anlaşılacağı üzere 1.6 dizel otomatik seçeneği, Insignia'ya yaradı. Ancak lider yine Passat oldu.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Volkswagen Passat	2215	23.535
2.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	984	8298
3.....	BMW 3 Serisi	775	7103
4.....	Opel Insignia	678	1431
5.....	Skoda Superb	429	3167
6.....	Audi A4	247	2044
7.....	Volvo S60.....	156	2934
8.....	Volkswagen CC.....	146	2078
9.....	Ford Mondeo	138	1801
10....	Peugeot 508	96	847
D Segmenti-Sedan toplam satış		5918	
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 12,32	



BMW 5 Serisi gaza bastı

Bu segmentte bazen Mercedes-Benz E Sınıfı, bazen de BMW 5 Serisi öne geçiyor derken BMW 5 Serisi son aylarda arayı iyice açmaya başladı. Ekim ayında 672 adetle BMW 5 Serisi liderliğini devam ettirdi. Mercedes-Benz E Sınıfı ise 258 adette kaldı. Audi A6 modelinin satışı 107 adet oldu.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	BMW 5 Serisi	672.....	6345
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	258.....	4639
3.....	Audi A6	107.....	941
4.....	Jaguar XE.....	26.....	101
5.....	Volvo S80.....	18.....	319
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1080	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,25	

G20 bu segmente mi yarıyor?

İnsan düşünmeden edemiyor: Antalya'da yapılan G20 zirvesi acaba lüks sınıf makam araçlarına mı yaradı? Son bir iki aydır G20 zirvesiyle ilgili yapılan haberlerde liderler genelde makam araçlarından inerken gösteriliyor. Bu doğal olarak o araçların reklamı anlamına geliyor. Ayrıca zirvede kullanmak üzere çeşitli satın almalar da gerçekleşmiş olabilir. Ekim'de 28 adet S Sınıfı satıldı.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	28.....	315
2.....	Mercedes-Benz CLS	18.....	209
3.....	BMW 7 Serisi	9.....	69
4.....	Audi A8	4.....	52
5.....	Porsche Panamera.....	3.....	65
F Segmenti toplam satış		84	
F Segmenti pazar payı		% 0,18	



Kıyasıya rekabete hazırlanın

Ekim'i Nissan Qashqai lider bitirdi. Dacia Duster ise uygun fiyatıyla ön plana çıkıyor. Honda CR-V 160 HP'lik dizel motoru ve otomatik şanzımanıylar, Hyundai Tucson ise 177 HP'lik turbo benzinli motoruyla iddialı. Renault Kadjar ise henüz tam keşfedilmemekten yakınıyor. Kısacası bu segmentte çok ciddi bir rekabet var.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	Nissan Qashqai	1225.....	12.860
2.....	Dacia Duster	973.....	11.194
3.....	Honda CR-V	693.....	3115
4.....	Hyundai Tucson	646.....	1450
5.....	Renault Kadjar	445.....	2149
6.....	Kia Sportage.....	285.....	5793
7.....	Nissan X-Trail	285.....	2372
8.....	Volkswagen Tiguan	268.....	4193
9.....	Opel Mokka.....	257.....	3539
10....	Renault Captur	164.....	3005
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....		7016	
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 14,61	



Yeni XC90 ilgi gördü

Volvo'nun bu aralar sloganı “Yeni bir başlangıç”. Evet, yeni Volvo XC90 modeli; modern bir tasarıma, teknolojik özelliklere ve Türkiye için çok önemli bir konu olan 2.0 litre hacimli motora sahip. Çünkü BMW X5 hariç bu segmentte motor hacimleri ve dolayısıyla da vergiler daha yüksek. XC90’ın daha ilk ay 50 adetlik satışa ulaşması dikkat çekici. Lider BMW X5 ise 75 adet sattı.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2015	Ocak Ekim 2015
1.....	BMW X5	75.....	1032
2.....	Range Rover.....	60.....	388
3.....	Volvo XC90	50.....	120
4.....	Range Rover Sport	31.....	391
5.....	Mercedes-Benz GLE Coupe.....	25.....	53
Lüks SUV Segmenti toplam satış		323	
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,67	

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.

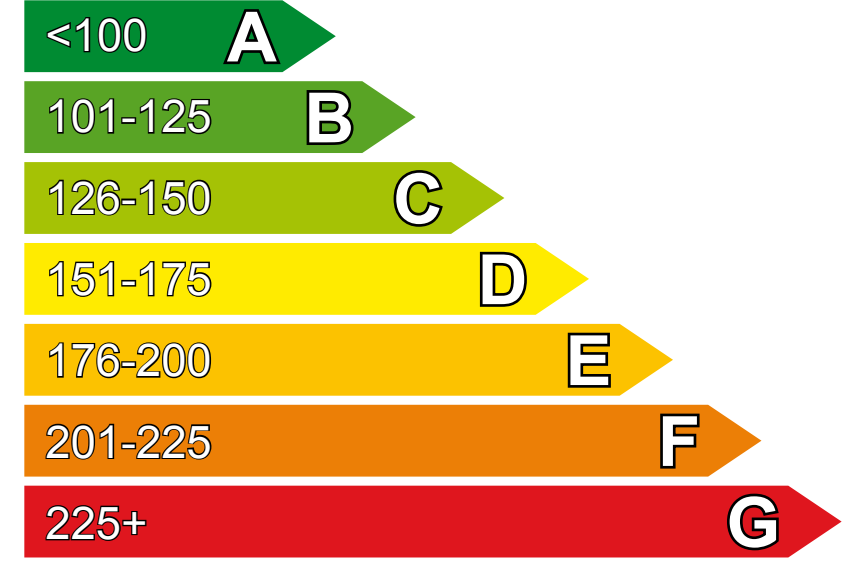
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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)



Honda Jazz

Üçüncü nesil Honda Jazz, ilk iki neslinde gelenekselleşmiş kullanışlılık özelliklerini, daha büyük bir iç mekânda birleştirmiş.





Dünyada ilk iki nesli 5.5 milyon adet satılan ve Honda'yı B segmentinde başarıyla temsil eden Honda Jazz, yaklaşık 3 yıldan beri satılmıyordu. Şimdi ise 3. nesli ile tekrar yollarımızda. Biz de bu otomobili İzmir-Alaçatı'da düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanma fırsatı bulduk.

Sadece 1.3 litre hacminde, benzinli motor seçeneği ile satışa sunulan yeni Jazz'da Dream, Premium ve Elegance olmak üzere üç donanım seçeneği mevcut. Giriş seviyesi manuel şanzımanlı Dream 58.850 TL'lik fiyata sahipken, bu sayfalardaki, CVT şanzımanlı Elegance'ın fiyatı 70.150 TL. 2015'in son iki ayı için 300 adetlik satış hedefi olan Honda Jazz'ın 2016 hedefi ise 1000 adet ve üzeri.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Küçük bir MPV veya yarı MPV olarak düşünebileceğimiz Honda Jazz, önceden olduğu gibi keskin hatlara sahip. Yeni platformda üretilen üçüncü nesil Jazz, önceki nesilden 95 mm daha uzun (3995 mm), 30 mm daha uzun (2530 mm) dingil mesafesine sahip. Boyutlardaki büyüme iç mekâna da yansımış ve arka taraftaki diz mesafesi 60 mm artarak D segmenti sedanlar ile rekabet edecek hale gelmiş. Değişken koltuk sistemi ile eskiden olduğu gibi şimdi de çok kullanışlı olan Jazz'ın arka koltuklarındaki omuz mesafesi de 20 mm artmış. 354 lt'lik bagaj hacmi de başarılı bir değer.



“ Gösterge tablosu şık olan otomobilde klima dokunmatik özellikli. CVT şanzıman 7 ileri oran üzerinde de kullanılabiliyor. Atkinson çevrimli motor ortalama bir performans sunuyor. ”

Sürüş pozisyonu rahat olan otomobilin ön konsolunda birçok fonksiyona 7 inçlik dokunmatik multimedya ekranından (Premium ve Elegance donanım seviyesinde) kumanda ediliyor. Bu bölümün altında ise otomatik klima yer alıyor. Otomobilin ön kısmındaki eşya gözleri yeterli sayıda ve kullanışlı.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Atkinson çevrimli, 1.3 i-VTEC motor 102 HP güç ve 123 Nm tork üretiyor. Normal kullanımda sessiz olan bu motor, dip gaz yapıldığı zaman CVT şanzımanların bir özelliği olarak üst devirlerde sabit kalıyor ve bu da biraz gürültüye neden oluyor. CVT şanzımanı direksiyon arkasındaki kulakçıklarla önceden belirlenmiş 7 ileri oran üzerinde de kullanmak mümkün. Aracın performansı doğal olarak çok etkileyici değil, ancak günlük kullanım için kabul edilebilir seviyede.

Önde McPherson, arkada torsiyonlu süspansiyona sahip otomobilin yol tutuş ve düz gidiş stabilitesi eskisinden daha iyi. Bu iyileşmede yeni amortisörlerin kullanılmış olması kadar dingil mesafesi ve iz açıklıklarının artmış olmasının da payı var. Ancak süspansiyon, bozuk yollarda bazı kullanıcılara

“ Yeni platformda üretilen 3. nesil Jazz, eskisinden 95 mm daha uzun ve 30 mm daha fazla dingil mesafesine sahip. ”



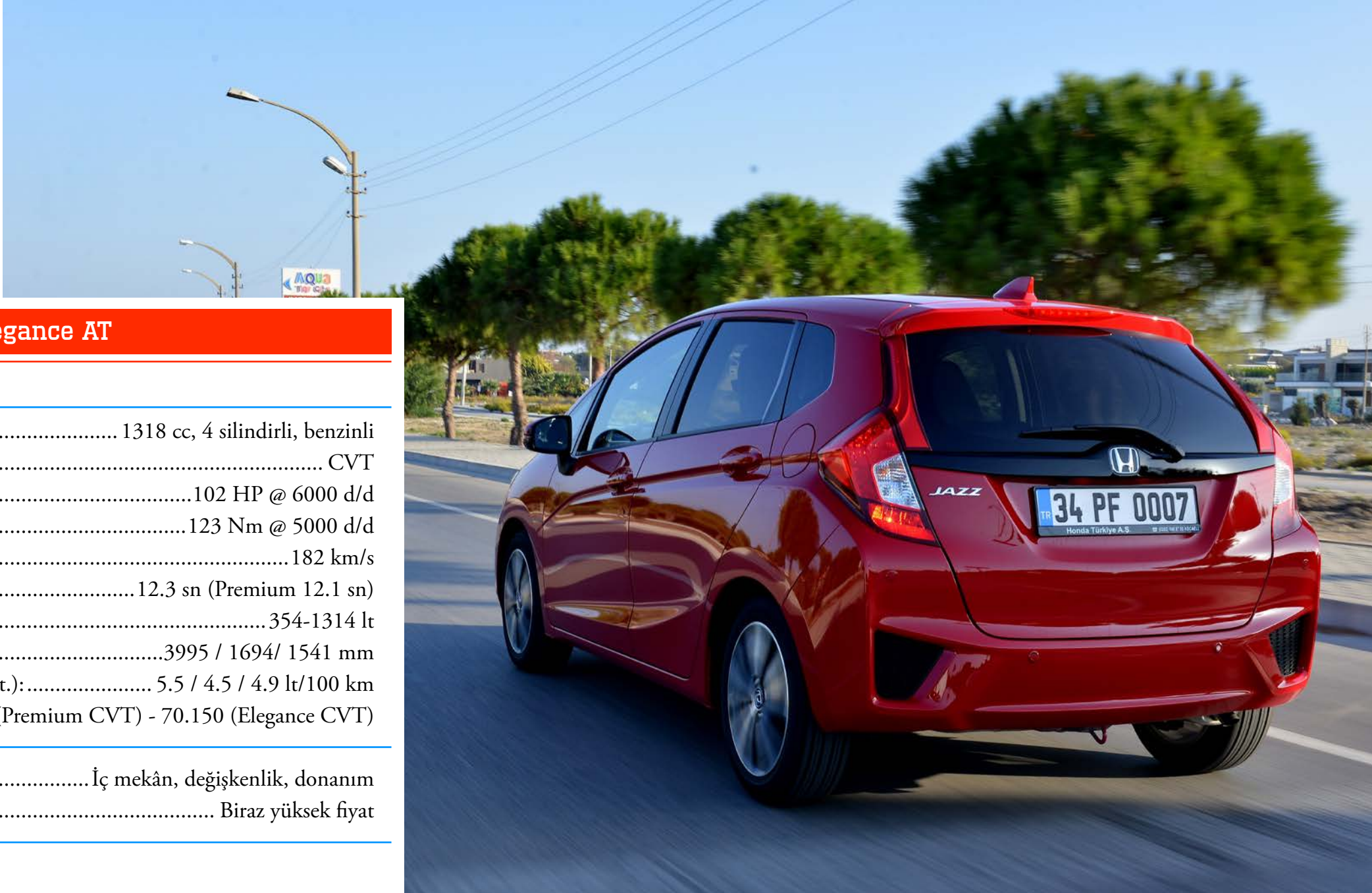
biraz sert gelebilir. 2.5 turlu direksiyonun tepkisi güzel ve eskiye göre yüzde 22 daha hızlı. Kafadan kayma eğilimi azaltılan otomobilde kullanılan AHA (Agile Handling Assist - çevik sürüş desteği) VSA ile çalışıyor ve şerit değiştirme manevrası gibi ani hareketlerde iç tarafta kalan tekerleklere hafif fren uygulayarak aracın daha stabil olmasına yardımcı oluyor.

SONUÇ

Jazz, yeni nesliyle birlikte pratik özelliklerine daha geniş bir iç mekân ve daha iyi sürüş özelliklerini eklemiş. Premium donanım seviyesinden itibaren “dolmuş”, Elegance donanım seviyesinde ise “eksiksiz yakın” bir donanım listesi sunuyor. Şehiriçi aktif fren sistemi, çarpışma uyarı sistemi, şerit takip uyarı sistemi, trafik işareti tanıma sistemi, akıllı hız limitleyici gibi modern güvenlik ekipmanları Premium ve Elegance seviyelerinde standart. Otomatik klima, navigasyon gibi özelliklerse Elegance’a mahsus. Eski Jazz kullanıcıları içinse cam tavan seçeneğinin olmadığını belirtmek gerek. Ayrıca kendiliğinden kararan dikiz aynası da olması en üst donanım seviyesine yakışmış.



“Otomobilin arka koltuklarında diz ve baş mesafesi, D segmenti sedanlara kafa tutacak kadar iddialı. Değişken koltuk sistemi farklı ebatta yüklerin taşınmasına olanak tanıyor.”



Honda Jazz 1.3 Elegance AT

Fabrika verileri

Motor:	1318 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	102 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	123 Nm @ 5000 d/d
Maksimum hız:	182 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn (Premium 12.1 sn)
Bagaj hacmi:	354-1314 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3995 / 1694/ 1541 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	5.5 / 4.5 / 4.9 lt/100 km
Fiyat:	66.150 TL (Premium CVT) - 70.150 (Elegance CVT)

+	İç mekân, değişkenlik, donanım
-	Biraz yüksek fiyat

Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

Ekim 2010’dan itibaren otomobil test ölçümlerinde bir dönemi kapatıp yeni bir dönem başlattık! Artık testleri siz yapmışsınız gibi seyrediyor, test ölçümlerini gözlerinizle görüyor, doğruluğundan şüphe etmiyorsunuz.

MUTLU VE GURURLUYUZ

e-otodergi aylık otomobil dergisi ve www.otomobil.com.tr haber portalının yayıncısı Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. olarak, Türkiye’deki ilk videolu test cihazına sahip olmaktan ve size dünyanın en ileri teknoloji ürünü test cihazının tartışmasız test ölçümlerini yayınlayacak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

İngiltere'den getirttiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve otomobil.com.tr logoları bulunan bu son teknoloji ürünü videolu test cihazı, entegre kameraları sayesinde hem yolu hem pilotu hem de ölçümleri görüntüleyebiliyor. İlk hızlanmadan ara hızlanmalara, “G” gücünden fren ölçümüne, slalom testinden tur zamanına kadar her türlü ölçümü GPS yardımıyla uydulara bağlanarak gerçekleştiren bu cihaz, ölçüm yapılan pistin haritasını çıkartarak her attığınız turu pist haritası üstünde öncekilerle karşılaştırma imkânına da sahip. Bu cihazı, yurtdışında yayın yapan saygın otomobil dergileri, önemli yarış takımları ve dev lastik üreticileri kullanıyor.

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan

tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde tablolara yazılması şeklinde verildi. Bunları okurken belki de hep içinizde bir kuşku vardı. Otomobilin performansı gerçekten ölçüldü mü? Ölçümler doğruyu yansıtıyor mu? Artık bu tür şüpheler geride kaldı. Çünkü artık test ölçümleri videoya kaydediliyor ve gözünüzün önünde yapılmış gibi sunuluyor.

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

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

arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan “G” gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve otomobil.com.tr haber portalımızda yayınlıyoruz. Kimi zaman dünyanın farklı bölgelerindeki pistlerde, kimi zaman gerçek yol koşullarında videolu test ölçümleri yapacağız. Bazı otomobiller için özel projelerimiz olacak. Lastik ölçümleri de gerçekleştireceğiz. İddia ediyoruz: Bir videolu testi izledikten sonra, bir sonrakini sabırsızlıkla bekleyeceksiniz.

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

Porsche Macan 2.0

Porsche'nin kompakt SUV sınıfının sporcusu olarak lanse ettiği Macan, giriş seviyesindeki 2.0 litre 237 HP'lik motoru ile videolu testimizin konuğu oldu.





Bundan 13 yıl kadar önce Porsche; Cayenne ile SUV segmentine giriş yaptığında otomobilleseverler oldukça şaşırmış ve bu yeni gövde tipini yadırgamıştı. Ancak Cayenne, başarılı satış rakamları ile markanın itici gücü haline geldi. SUV tipindeki araçların global ölçekte popülerleşmesi ve bu gövde tipinin daha kompakt ölçülerde de aranır olması, Porsche'yi ürün yelpazesini Macan ile genişletmeye itti.



Audi Q5 ile platform kardeşi olan Macan, Porsche tarafından kompakt SUV'ların sporcusu olarak tanımlanıyor. Yuvarlak hatları ile bir Porsche olduğunu belli eden Macan'ın burun kısmı 918 Spyder'dan, omuz kıvrımı ise 911'den esinlenilmiş. Motor kaputu ön çamurlukları da kapsayacak şekilde geniş olan otomobilin radyatör ızgarasının arkasında aktif flap sistemi var ve bu sayede motorun serin havaya ihtiyacı olmadığı zamanlarda bu flaplar kapanarak rüzgâr direncini biraz daha düşürüyor.

Otomobilin iç mekânında deri, mat alüminyum ve karbon görünümlü malzemeler başarılı

şekilde harmanlanmış. Ancak bu karbon görünümlü malzemelerin opsiyonel olduğunu belirtmem gerek. Orta konsol üzerindeki kronometre saati de opsiyonel olarak alınan Sport Chrono Paket kapsamında gelen bir ekipman. Buton yönünden oldukça kalabalık iç mekânda sürücü kendisini bir pilot gibi hissediyor. Vites konsolundaki buton grubunun en üst kısmında dörtlü flaşör, ön-arka buğu giderici, hava sirkülasyonu, klima ve eğim iniş kontrol sisteminin düğmeleri mevcut. Sürücü ve ön yolcu için kişisel iklimlendirme ayarları da vites konunun sağ ve sol tarafına yerleştirilmiş. Sürüş açısından önemli olan butonlarsa solda

“ Vitesler direksiyondaki kulakçıklardan değiştirilebiliyor. İç içe geçmiş göstergeler bir Porsche geleneği. Analog saat Sport Chrono Paket kapsamında geliyor. ”

Sport, Sport Plus, elektronik sürüş destek sistemleri butonu, sağda ise off-road, şerit takip destek sistemi ve stop-start sistemi butonu şeklinde sıralanıyor. Opsiyonel olarak alınan spor koltuklar, bel, sırt, baldır gibi bölgeleri vücudunuza göre ayarlamazına olanak tanıyor. Örneğin ince yapılı biriyse ve koltukların sizi yeterince kavramadığını düşünüyorsanız yan destekleri biraz daha sıkılaştırmanız mümkün. Otomobilin arka koltukları oturma yüzeyi olarak rahat ancak baş mesafesi bu sınıftaki bir otomobil için kısıtlı.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Bir Porsche'den bahsediyorsak, giriş seviyesinde dört silindirli motor ve 1770 kg ağırlık (DIN normuna göre) bile dinamik sürüş için bir engel teşkil etmiyor. 2.0 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor 5000-6800 d/d aralığında 237 HP güç ve 1500-4500 d/d aralığında 350 Nm tork üretiyor. 7 ileri oranlı PDK (çift kavramalı) şanzımanla kombine edilen bu motor Macan'a 6.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Ancak Sport Chrono Paket kapsamındaki "launch control-kalkış kontrol sistemi" kullanıldığında bu değer 6.8 saniye olarak açıklanıyor. Bu sistemi kullanmak için, Sport Plus seçeneği



“ Spor ön koltuklar çok rahat. Arka koltuklardaki yaşam alanı bu tip bir otomobil için biraz ufak. ”

aktif iken sol ayak ile frene bastıktan sonra sağ ayak ile gaza basmak gerekiyor. Motor devri 5000 d/d civarına sabitlendikten sonra gösterge tablosunda Launch Control aktif ibaresi çıkıyor ve ayak freninden kaldırıldığı zaman araç ileri atılıyor. Test aracımızda önde 265/45 R20, arkada ise 295/40 R20 ebadındaki opsiyonel jant-lastik kombinasyonu vardı (standart 235/60 R18 arkada 255/55 R18) ve 0-100 km/s hızlanma değerlerinde fabrika verilerinden biraz daha yavaş sonuca imza attı. 36.1 metrelik fren mesafesi ise çok başarılı. Standart olarak çelik

yaylı süspansiyona sahip Macan, asfalt üzerinde birçok kompakt hatchback'ten daha iyi bir viraj yeteneğine sahip. Direksiyon tepkisi ve hissi çok canlı ve direkt olan Macan, bu sınıfın en dinamik ve en fazla sürüş zevki veren modeli konumunda ve dört tekerlekten çekişli olmasına rağmen sürüş hissi arkadan itişli otomobillere yakın. Normal şartlarda güç, büyük oranda arka tekerleklere aktarılırken zemin koşulu değiştiğinde gücün tamamı ön veya arka tekerleklere gönderilebiliyor. Asfalt üzerinde çok iyi olan Macan, arazi koşullarında da 24.8



“*Macan, sınıfının en dinamik otomobili.*”



derecelik yaklaşma, 23.6 derecelik uzaklaşma ve 17.1 derecelik uzaklaşma açısı ve off-road tuşu sayesinde yeterince yetenekli. Tabii ki aracımızda 20 inçlik jant ve düşük profilli lastik kombinasyonu nedeniyle çok sert araziye girmedik ama gevşek zeminlerde güç aktarımı başarılıydı.

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



SONUÇ

Porsche Macan, 2.0 litrelik, 4 silindirli motoru ile Porsche model gamının deyim yerindeyse “öğrenci otomobili”. Sürüş özellikleri ve kalite hissi iyi olan Macan’ın opsiyonlarla çok artan fiyatı ve biraz kısıtlı standart donanım listesi üzücü.

TÜRKİYE’DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Fabrika verileri

Motor:	1984 cc, 4 silindirli
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı (PDK)
Maksimum güç:	237 HP @ 5000-6800 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız:	222 km/s
0-100 km/s:	6.9 sn (Sport Chrono Paket ile 6.8 sn)
Bagaj hacmi:	500-1500 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4681 / 1923 / 1624 mm
Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):	8.7 / 6.8 / 7.5 lt/100 km
Fiyat:	125.000 Euro (baz) /167.713 Euro (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.3 sn
0-80 km/s:	4.7 sn
0-100 km/s:	6.9 sn
0-120 km/s:	9.7 sn
0-400 m:	15.0 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	4.2 sn
80-120 km/s (D'de):	5.5 sn

Frenleme

100-0 km/s:	36.1 m
80-0 km/s:	22.4 m
50-0 kms:	8.9 m

+	Stil, kalite, sürüş özellikleri
-	Arka koltuk baş mesafesi, opsiyonlarla çok artan fiyat

175 g/km

D



Peugeot 508

PSA Grubu'nun yeni tam otomatik şanzımanı, 508 1.6 lt BlueHDi (turbo dizel) modeline de yerleştirildi.





nceleri müşterilerini robotize ya da otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlarla üzen ve ayrıca markaya yeni müşteri gelmemesine neden olan Peugeot, yeni tam otomatik şanzımanıyla bu hatasını giderdi.

TASARIM VE BOYUTLAR

Fransız üreticiyi D segmentinde (orta sınıf) temsil eden 508 modeli, 4830 mm uzunluğa, 1920 mm genişliğe, 1456 mm yüksekliğe ve 2817 mm dingil mesafesine sahip. Modern tasarımlı otomobilin bagaj hacmi ise 473 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katıldığında 1339 litreye çıkıyor.

İÇ MEKAN

508'in iç mekanı, test aracımızdaki çift renkli konsol sayesinde aydınlık ve ferah. Malzeme ve işçilik kalitesi tatminkar. Gösterge birimleri rahat takip ediliyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Ancak direksiyon simidinin sol arka tarafındaki kapaklı bölümün içindeki butonları kullanmak için biraz uzanmak gerekiyor. Konsoldaki dokunmatik ekranın kullanımı da daha pratik olabilirdi. Öte yandan; orta konsolda bardaklık bulunmaması önemli bir eksiklik. İki adet bardaklık, ön konsoldan çıkıyor. Ancak hem bunlara sıcak içecek koyamazsınız, hem de buraya kutu ya da şişe içecek koyduğunuzda dokunmatik ekranı kullanamıyorsunuz. Eşya gözü konusunda da 508'in eksiklikleri var. Oturma alanları konusunda ise bir sorun yok: Hem önde hem de arkada yeterli hacim mevcut ve koltuklar



“ Sade tasarımlı gösterge birimleri direksiyon simidi tarafından perdelenmiyor. Bazı butonlar çekmece içine yerleştirilmiş. Bardaklığa içecek koyunca dokunmatik ekrana ulaşamıyor. Arka koltuk konforlu. ”



rahat. Şaft tüneli rakiplerinden daha az çıkıntılı. Klimanın arka koltuklara da hitap etmesi olumlu bir özellik.

MOTOR

508'de yer verilen 1.6 litrelik, BlueHDi olarak adlandırılan düşük emisyonlu (102 g/km) turbo dizel motor, 3500 d/d'de 120 HP güç ve 1750 d/d'de 300 Nm tork üretiyor. EAT6 adı verilen, yeni 6 ileri tam otomatik (tork konvertörlü)

şanzımanla kumanda edilen motor, 1425 kg boş ağırlığı bulunan otomobile fabrika verilerine göre 201 km/s'lik maksimum hız ve 11.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Editör arkadaşım Tarık Akagün'ün gerçekleştirdiği test ölçümlerinde ise 0-100 km/s hızlanma süresini 11.60 saniye, 100-0 km/s fren mesafesini ise 38.3 metre olarak tespit ettik. Diğer test verileri için tabloya göz atabilirsiniz. 508 1.6 BlueHDi EAT6 modelinin yakıt



tüketimi ise fabrika verilerine göre ortalama 3.9 lt/100 km olarak veriliyor. Biz test sürüşümüzün ortalamasında 5.4 lt/100 km'lik değer elde ettik. Bu değer, bu segmentte ve bu ağırlıktaki bir otomobil için çok başarılı.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

508'de görüş açıları yeterli. Direksiyon simidi, diğer birçok Peugeot modelinde eleştirilenin aksine gösterge panelini kapatmıyor. Rölantide biraz gürültülü çalışan motorun çekişi sorunsuz. Şanzıman motorla uyumlu çalışıyor. Vites değişimleri kararlı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Dilerseniz vitesleri siz de değiştirme imkanına sahipsiniz. Bunu da ister vites kolundan ister direksiyon simidindeki kolcuklarla yapabiliyorsunuz. Direksiyon, tepkileri çok hızlı olmasa da yeterli yönlendirmeyi sağlıyor. Yol tutuş için "konfor odaklı" dersek yanılmayız. Fren mesafesi, test ettiğimiz üzere başarılı.



“ En üst donanım olan Allure'de gelen jantların tasarımı güzel. Hem ön hem de arkada yeterli oturma alanı sunuluyor. Koltuklar rahat ve konforlu. ”

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

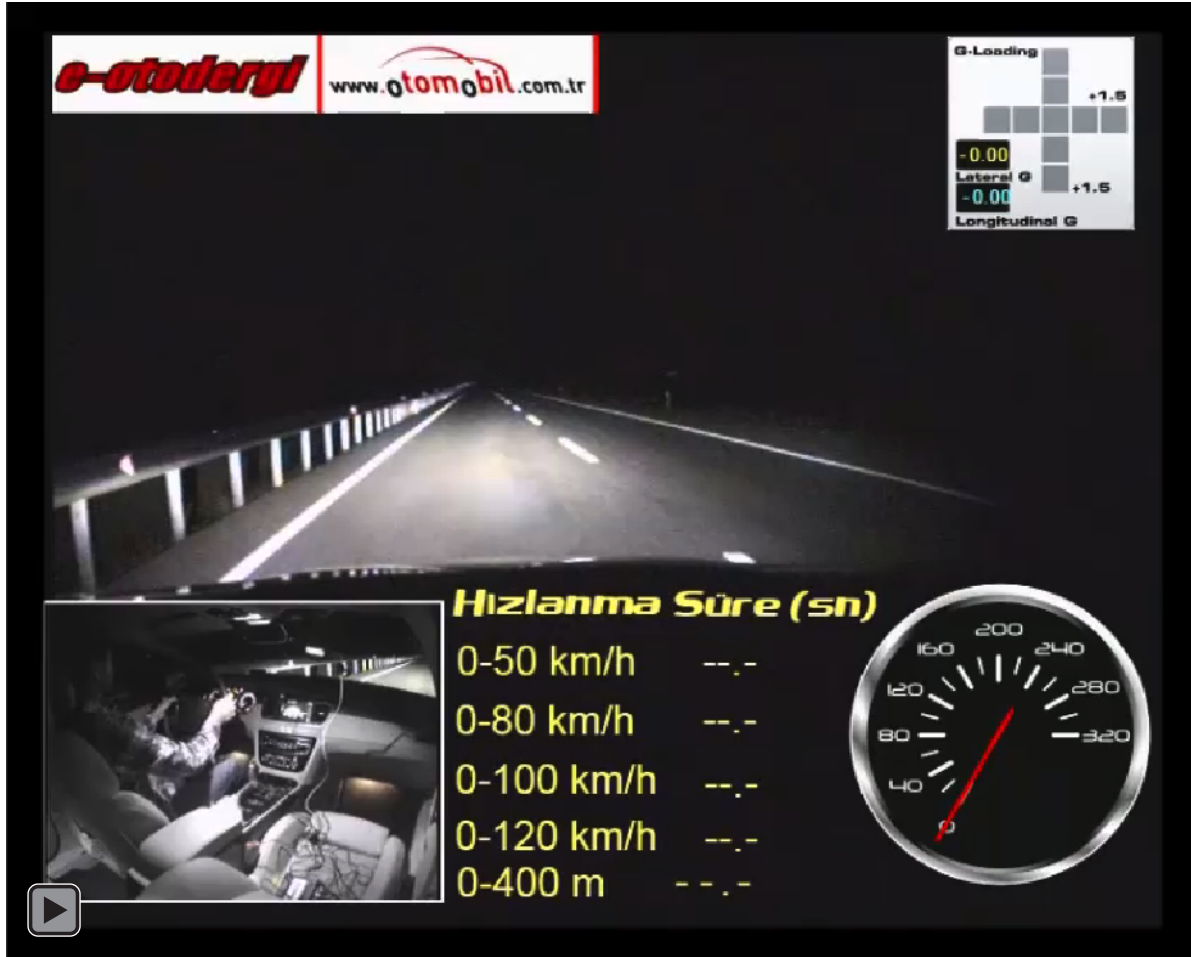


SONUÇ

Sarsıntısız, hızlı ve kararlı vites değiştiren tam otomatik şanzımana kavuşan Peugeot 508, çok önemli bir eksikliğini giderdi ve artık önüne çok daha büyük hedefler koyabilir. Access, Active ve Allure donanımlarıyla, 108.500-128.000 TL aralığında fiyatlara sahip olan bu motor-şanzıman ikilisi, kuşkusuz 508'in en çok satan versiyonu olacak.

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Peugeot 508 1.6 BlueHDi EAT6

Fabrika verileri

Motor:.....1560 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:..... 6 ileri otomatik (EAT6)
 Maksimum güç: 120 HP @ 3500 d/d
 Maksimum tork:300 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:201 km/s
 0-100 km/s:..... 11.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4830 / 1920 / 1456 mm
 Bagaj hacmi:.....473-1339 lt
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):..... 4.5 / 3.6 / 3.9 lt 100 km
 Fiyat (Access / Active / Allure):.108.500 TL/116.500 TL/128.000 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....3.55 sn
 0-80 km/s:.....7.80 sn
 0-100 km/s:.....11.60 sn
 0-120 km/s:.....17.35 sn
 0-400 m:18.05 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):.....7.9 sn
 80-120 km/s (D'de):.....10.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:.....38.3 m
 80-0 km/s:.....24.2 m
 50-0 km/s:.....9.5 m

+Şanzıman konforu, tüketim, emisyon
 - Fiyat, iç mekandaki bazı sorunlar



Opel Insignia

Opel'in D segmenti modeli Insignia, 1.6 litre turbo dizel motor ve otomatik şanzıman kombinasyonuna kavuştu.





lkemizin aranan kombinasyonu olan düşük silindir hacimli turbo dizel motor ve otomatik şanzıman, Opel Insignia'da da vücut buldu. Bu önemli modeli, tüm ayrıntılarıyla videolu test sayfalarımıza taşıdık.



TASARIM

Insignia'nın boyutlarında ve tasarımında bir yenilik yok. Yeni olan, 1.6 lt dizel-otomatik kombinasyonu. Ama bu durum, tasarım ve boyutlar hakkında 1-2 söz söylememize engel değil: 4842 mm uzunluğa, 1856 mm genişliğe ve 1498 mm yüksekliğe sahip Insignia'nın dingil mesafesi 2737 mm. Bu sayfalarda gördüğünüz Sport donanımı ve bunun yanı sıra OPC Line gövde kiti, otomobil adeta bir "spor sedan" haline getirmiş. Öyle ki, Sport donanımında 19 inç jantlar (test aracımızda 20 inç'lik jantlar var), alaşımlı spor pedallar, spor deri direksiyon ve vites topuzu, sunroof, geri görüş kamerası ve özel sportif koltuklar standart olarak geliyor.

Buna OPC Line gövde kitinde alt ön, yan ve arka etekler ile arka spoiler ekleniyor. Tüm bunlar da, zaten sürtünme katsayısı da düşük (0.26 Cd) olan Insignia'yı daha da sportif bir görünüme büründürüyor. Otomobilin bagaj hacmi ise 500 litrelik değerle tatminkar. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1015 litreye çıkıyor.

İÇ MEKAN

Dış tasarımdaki sportif hatların iç mekanda da devam ettiği otomobilde, yenilenen renkli ve dokunmatik ekranlı sistem (NAVI 900 Intellilink), eskisinden çok daha pratik bir kullanıma sahip ve övgüyü hak ediyor. 8 inç'lik (20 cm) ekranı bulunan sistem, araçla

“ Gösterge birimleri rahat okunuyor. 6 ileri tam otomatik şanzıman otomobilin en önemli artılarından biri. Yenilenen renkli ve dokunmatik ekran artık çok daha işlevsel.

”

İlgili birçok ayarın yapılabilmesinin yanı sıra radyo ve diğer medya, navigasyon, geri görüş kamerası, trafik haritası ve Apple Car Play gibi sistemlere ev sahipliği yapıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert bir otomobil olan Insignia'da kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş, göstergeler de rahat takip ediliyor. Önde sorunsuz oturma alanı sunan aracın arka koltuğunda baş mesafesi sınırlı. Öte yandan yüksek şaft tüneli arka-ortada oturan kişiyi rahatsız ediyor. Klimanın bu bölgeye de üflemesi ise olumlu bir özellik. Malzeme kalitesi ve işçilik yeterli.



MOTOR

1.6 litrelik turbo dizel motor 3500-4000 d/d'de 136 HP güç ve 2000-2250 d/d'de 320 Nm tork üretiliyor. 6 ileri tam otomatik (tork konvertörlü) şanzımanla kumanda edilen motorun ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 5.0 lt/100 km. Biz toplam 750 km'ye yakın test kullanımımızda yol bilgisayarı verilerine göre ortalama 7.2 lt/100 km yakıt tükettik (ortalama hızımız 53 km/s). Motorun ortalama 132 g/km'lik karbondioksit salımı ise rakiplerinden fazla. 1548 kg boş ağırlığa sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi fabrika verilerine göre 10.90 sn, bizim test ölçümlerimize göre 10.95 sn (nerdeyse aynı). 100-0 km/s fren testimizin sonucu ise son derece başarılı bir değer olan 37.4 metre çıktı.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

FlexRide şasi sistemine sahip test aracımızda "Sport" ve "Tour" konumları bulunuyor. Sport, adı üzerinde sportif bir sürüş sağlarken, Tour modu konfor vaat ediyor. Eğer bu iki moddan birini seçmezseniz, üçüncü mod olan "Auto"da (normal) sürüş gerçekleştiriyorsunuz. Dış dikiz aynalarının küçük olduğu araç, bu açığını kör nokta uyarı sistemi ve geri görüş kamerası gibi elektronik sürüş sistemleriyle kapatıyor. Sessiz

bir çalışma karakterine sahip olan motorun şanzımanla uyumu iyi. Vitesler hızlı ve sarsıntısız değişiyor. Dilerseniz, vites topuzunu sola çektikten sonra ileri-geri iterek vitesleri siz de değiştirebiliyorsunuz. Direksiyon simidinde kolcuk bulunmuyor (Bulunsa daha keyifli olurdu). Süspansiyon ve performans, seçtiğiniz sürüş moduna göre değişkenlik göstermekle birlikte, spor koltuklar ve 20 inç'lik jantlar,



“ Spor koltuklar, 20 inç'lik lastikler ve bozuk yollar birleşince bel ağrısı garanti. Arkada baş mesafesi kısıtlı.

”

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



bozuk Türkiye yollarında açıkçası biraz bel ağrıttıyor. Ama yol tutuş ve direksiyon tepkileri, özellikle “Sport” modda son derece başarılı.

SONUÇ

1.6 dizel-otomatik kombinasyonu, hiç kuşkusuz bundan böyle Türkiye’de en çok satan Insignia versiyonu olacaktır. Test aracımızdaki Sport donanımına sahip Insignia 1.6 CDTi Otomatik’in fiyatı 115.900 TL. Bu da motor-şanzımanı, performansı, donanımı ve segmenti düşünüldüğünde makul sayılabilir.

**TÜRKİYE’DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Opel Insignia 1.6 CDTi Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	136 HP @ 3500-4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000-2250 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4842 / 1856 / 1498 mm
Bagaj hacmi:	500-1015 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	6.5 / 4.1 / 5.0 lt 100 km
Fiyat (Sport):	115.900 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.35 sn
0-80 km/s:	7.25 sn
0-100 km/s:	10.95 sn
0-120 km/s:	15.55 sn
0-400 m:	17.60 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	7.7 sn
80-120 km/s (D'de):	9.6 sn

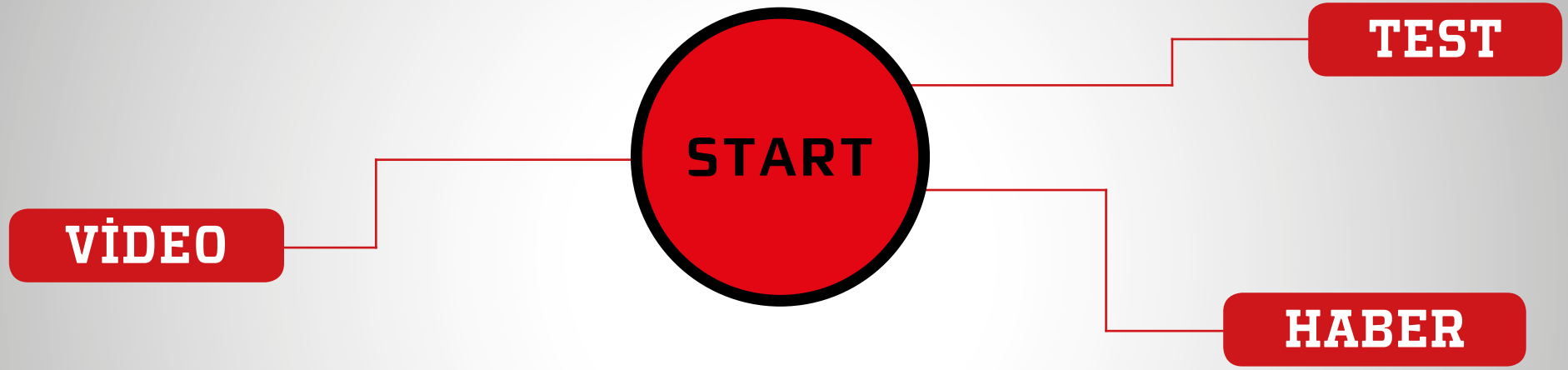
Frenleme

100-0 km/s:	37.4 m
80-0 km/s:	22.5 m
50-0 km/s:	9.1 m

+	Şanzıman konforu, performans, donanım, bagaj
-	Arkada baş mesafesi, sert koltuklar, emisyon



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Tucson 1.6 177 HP 4x4

Eski ismine dönüş yapan Hyundai'nin kompakt SUV'u, çekici tasarım ile 1.6 lt'lik motor, 4x4 aktarma ve çift kavramalı otomatik şanzımanı bir araya getirmiş.





Hyundai'nin kompakt SUV'ü Tucson ilk defa 2004 yılında yollara çıkmıştı. Ancak 2010 yılına gelindiğinde, ikinci nesli ülkemizde ve bazı pazarlarda markanın “i” ile başlayan yeni model ailesine uygun olsun diye ix35 adıyla satılmaya başlandı. 2015 yılında ise üçüncü nesilde tekrar Tucson adıyla yola devam kararı alındı. Hyundai Tucson ülkemizde 1.6 lt 132 HP benzinli, 1.6 lt 177 HP turbo benzinli ve 2.0 185 HP turbo dizel motor seçenekleri ile satılmakta. Giriş seviyesi olan motor sadece önden çekişli olarak 81.600 TL'den başlayan fiyatlarla satılırken, 1.6 turbo motorlu versiyonun başlangıç fiyatı 86.500 TL. Eğer 1.6 turbo motorda 4x4 veya otomatik şanzıman istenirse bunlar birlikte geliyor. Bu kombinasyonun başlangıç fiyatıysa 95.500 TL. Bu sayfalardaki en üst donanım seviyesindeki (Elite Plus) 1.6 T-GDI 4x4 DCT'nin fiyatıysa 113.900 TL.



Hyundai son yıllarda tasarım dâhil her konuda büyük mesafeler kat etti. Bunu yeni Tucson'da net olarak görebilmek mümkün. Krom çıtalara sahip altıgen formulu radyatör ızgarası ve keskin çizgilere sahip tampon, otomobile güçlü bir ifade katmış. Yan taraftaki omuz çizgisi ve kat izleri ile de bu tasarım uyumlu şekilde tamamlanmış.

Otomobilin iç mekânı da dışı gibi modern çizgilere sahip. Konsolun işçiliği başarılı ve göze güzel geliyor. Ancak i30'da daha yoğun yumuşak plastik kullanımı varken, bu otomobilde sert dokunuşlu plastik kullanımı ağır basıyor. Orta

konsoldaki 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranı, özellikle radyo frekanslarını büyük yazı karakterleri ile göstermesi sayesinde rahat okunuyor. Bu bölgedeki kumanda grubu ses açma ve frekans ayarlama düğmeleri biraz gömük tasarlanmış olmaları nedeniyle i30'daki kadar kolay kullanılmıyor. Ayrıca i30'da 4 camda tek dokunuşla açıp kapama ve sıkışma önleyici varken, bu araçta neden sadece sürücü tarafındaki camda olduğunu anlayamadım. Ancak bunlar ufak detaylar ve aracın genel kullanılabilirliği gayet iyi. Eşya gözleri geniş ve işlevsel. Sırtlık eğimi ayarlanabilen arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yok.

“ Modern sürüş destek sistemlerinin kumandaları direksiyonun sol tarafında. Dur-kalk trafikte şanzıman uyarısı almak bu otomobile yakışmadı. Kaliteli dokunmatik ekranın alt kısmındaki dairesel kumandalar rahat kullanılmıyor. ”

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde yer alan direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor canlı bir karaktere sahip. 265 Nm'lik maksimum torkunu 1500-4500 d/d gibi geniş bir devir bandında sunan motorun maksimum gücü de 177 HP. 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla (DCT) kombine edilmiş motor keyif veren bir kullanıma sahip. Hele ki Drive Mode tuşu ile Sport seçimi yapılırsa direksiyon, motor ve şanzıman spor kullanıma daha uygun hale geliyor. Bu araçta keyfinizi kaçırarak iki şeyden ilki biraz yüksek yakıt tüketimi olabilir. Motorun sürücüyü gazlamaya teşvik eden yapısı ile gerçek hayat kullanımında 10 lt/100 km tüketim değerleri ortaya çıkıyor. Dikkatli kullanımdaysa bu değeri 8.0 lt/100 km'lere çekebilmek mümkün. Diğer konu ise DCT şanzımanın dur-kalk trafikte ısınıp, uyarı vermesi olacaktır ki, bu durumu 15 dk'lık dur-kalk kullanımında yaşadım. Önde McPherson, arkada çok kollu süspansiyona sahip otomobil virajlarda güvenli. Ancak koltukların yan destekleri yeterli. Ayrıca bana göre bel desteği elektrikli olarak yapıldığında bile bu destek yeterli olmuyor.



AKILLI DÖRT ÇEKER

Güç aktarımı normal şartlarda ön tekerleklerle yapılırken akıllı dört çeker sistemi sayesinde beklenmedik gevşek ve kaygan zeminlerde güç aktarımı ön-arka tekerlekler arasında otomatik olarak yapılıyor. Otomobil dilendiği zaman vites konsolundaki AWD Lock tuşuna basılarak 30 km/s hıza kadar sürekli dört çeker olarak da ilerleyebiliyor. 245/45 R19 ebadındaki lastiklerle temiz asfaltta yeterince konforlu olan otomobil kısa sert darbelerin olacağı patika yollarda biraz sert kalıyor.

SONUÇ

Tucson 1.6 T-GDI DCT; canlı motor, dört tekerlekten çekiş sistemi, geniş iç mekân gibi özellikleri geniş güvenlik ve konfor ekipmanı ile bir araya getiriyor (kör nokta asistanı, şerit takip asistanı, deri koltuklar, panoramik cam tavan, akıllı park asistanı gibi) ve iyi bir fiyat-donanım-performans ilişkisine sahip. Ancak yüksek tüketim ve dur-kalk'a gelmeyen şanzıman üzerinde durulması gereken noktalar.

“ 488 lt'lik bagaj 4 kişi için yeterli. Ön koltuklarda yan destekler biraz yetersiz. Rahat arka koltuklarda diz ve baş mesafesi iyi. ”



“ *Hyundai Tucson
virajlarda güvenli.* ”

Hyundai Tucson 1.6 T-GDI Elite Plus 4X4 DCT

Fabrika verileri

Motor:	1591 cc, 4 silindirli, turbo, 16V
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	177 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	265 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız:	201 km/s
0-100 km/s:	9.1 sn
Bagaj hacmi:	488-1478 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4475x1850x1660 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	9.2 / 6.2 / 7.5 lt/100 km
Fiyat:	95.500 TL (Style) / 113.900 TL (Elite Plus)

+	Fiyat, donanım, performans
-	Tüketim, ısınan şanzıman

175 g/km

D



Peugeot 208 1.6 dizel

Peugeot 208, bu yıl Mart ayında gördüğü makyaj ile yüzünü tazeledi ve renk paletine yeni seçenekleri ekledi.





2012 yılında Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Peugeot 208, üç yıllık bir aradan sonra hafif bir makyaj gördü. Daha keskin bir görünüme sahip ön tampon, kalın krom çıtalara sahip genişletilmiş radyatör ızgarası ve yeni farlar otomobilin göze çarpan değişiklikleri. Makyajlı 208'in en ilginç detaylarından bir tanesi de mat saten boya seçenekleri. 1243 TL ekstra ödeme karşılığında alınan bu boya otomobile ayrı bir hava katmasının yanı sıra kendi tecrübeme göre yıkandıktan sonra fazla leke yapmamak gibi bir avantaja da sahip.



Fabrikada uygulanan silika ve polyamid katkılı özel boya, trafikte gördüğümüz folyo kaplamalardan farklı ve çizilmeye karşı dayanıklı bir ürün.

Otomobilin iç mekânı makyajsız 208'lerden farklı değil. i-Cocpit adlı konsol tasarımı deyim yerindeyse direksiyon simidine göre şekillendirilmiş. Sportif görünümlü ve küçük çapıyla dikkat çeken bu direksiyon simidinin arkasına gösterge tablosu yerleştirmek mümkün olamayacağı için, gösterge tablosu daha yüksek ve geride konumlandırılmış. Koltuklar rahat. Ancak arka koltuktaki baş mesafesi 2876 TL ek ödeme ile alınan Skypack (geri görüş kamerası,

cam tavan, Wi-Fi Mirror Screen iletişim sistemi) kapsamında gelen cam tavan nedeniyle arka koltukta kısıtlı baş mesafesine sahip.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Motor konusunda diyeceklerimiz e-otodergi'nin 53. sayısında makyajsız 208 1.6 e-HDi ile dediklerimizden farklı olmayacak. 1.6 lt'lik start-stop teknolojili e-HDi motor 92 HP güç ve 1750 d/d tork üretiyor. 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel şanzımanla birlikte görev yapan bu motorun çalışması gürültülü değil ama yine de kendini belli ediyor. Motorla ilgili eleştirilebilecek fazla bir nokta yok. Ekonomik, yeterli çekiş ve makul

“ Vites değişimleri manuel olarak da yapılabilir. Gösterge tablosu sportif bir görünüme sahip. Dokunmatik ekrandan birçok özelliğe ulaşmak mümkün. ”



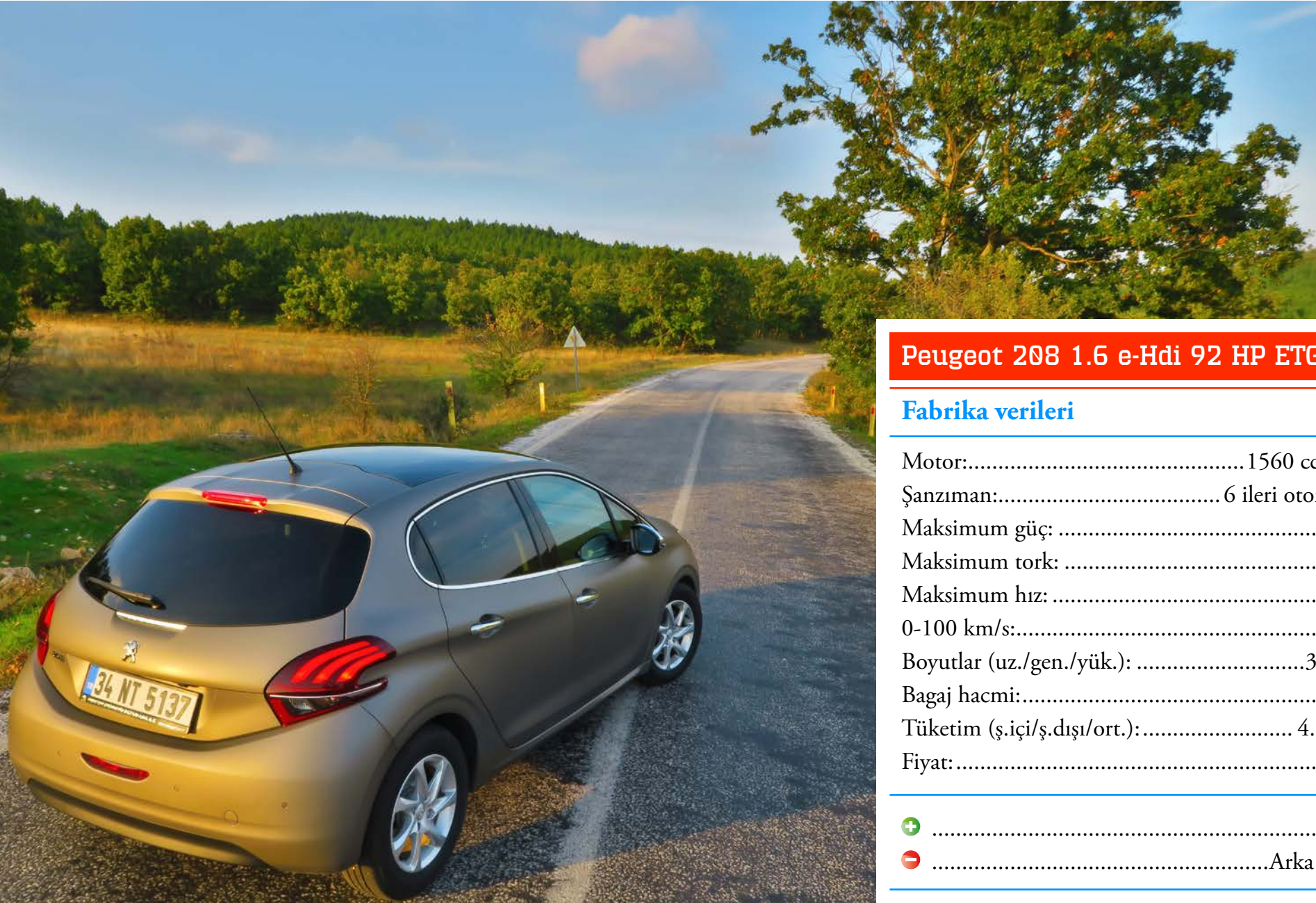
“ Ön koltuklar rahat ve yan destekleri yeterli.
Cam tavan nedeniyle arka tarafta baş
mesafesi kısıtlanmış. ”

bir performans sunuyor. ETG6 şanzıman, otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlar arasında en iyi örnekler arasında olsa da doğası gereği zaman zaman sarsıntılı ve yavaş. Stop-start sistemiyle hızlı ve sarsıntısız. Hatta premium markalardaki benzer sistemlerden daha başarılı. Direksiyon tepkileri iyi olan otomobilin yol tutuşu da güvenli.

SONUÇ

Başarılı tüketim değerlerine sahip Peugeot 208 1.6 e-HDi ETG6, makyajlı yüzü ve yeni renk seçenekleri ile daha albenili. 65.200 TL'lik fiyat ise bu sınıftaki dizel + otomatik otomobillerin fiyatlarına yakın seviyede.





Peugeot 208 1.6 e-Hdi 92 HP ETG6 Active

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatikleştirilmiş manuel
Maksimum güç:	92 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	11.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3973 / 1829 / 1460 mm
Bagaj hacmi:	286-1076 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	4.3 / 3.5 / 3.8 lt /100 km
Fiyat:	65.200 TL

+	Yol tutuş, direksiyon
-	Arka koltuktaki baş mesafesi

98 g/km A

Peugeot 2008

Yüksek bir Peugeot 208 izlenimi veren 2008'in bu özelliği modelin her ayrıntısında hissedilebiliyor.





Son beş yıldır küçük crossover sınıfında giderek kızışmaya başlayan rekabete Fransız aslanı Peugeot da kayıtsız kalmamış ve 2008'i bu kızışan arenada var olan gladyatörlerin arasına sürmüştü. Kompakt SUV sınıfında sahneye çıkarak yaklaşık iki buçuk yıldır yollarda olan Peugeot 2008, kardeşi 208'den daha kolay beğenilen tasarım izleri taşıyor.

İÇ MEKAN

Ferah bir iç mekan hacmine sahip olan 2008'in ön konsolu da kardeşiyle büyük oranda benzerlikler gösteriyor. Yumuşak bir malzeme ve parlak krom öğelere yer verilen ön konsolda dokunmatik SMEG ekranın kullanımı zor değil ama alışma dönemi kendi açımdan aracı kullandığım dört gün boyunca pek de kısa sürmemişti. Yine de havalandırma kumandaları bu ekranın altında ve manuel olarak ayarlanabildikleri için sizin yoldan gözünüzü fazla ayırmanıza gerek bırakmayacak bir detay. Küçük yapılı direksiyon simidi alıştıktan sonra keyif veriyor. Ama direksiyonun ilerisinde bulunan gösterge tablosu da 208'den miras kalan negatif bir detay. 2008'in ön ve arka koltuklarında uzun boylu yolcuların dahi rahat seyahat etmesine yarayacak yeterli alan mevcut. Otomobilin cam alanları sınıfındaki rakiplerinden daha fazla ve bu da doğal olarak yolculuklarda rakiplerinden daha ferah hissettiriyor. Geniş panoramik cam tavan, iç mekana sağladığı aydınlık yapıyla bu ferahlığı pekiştiriyor. Ayrıca bagaj hacmi oldukça geniş ve 60 cm yükseklikte olan yükleme eşiğiyle de kullanışlı. Arka koltuk sırtlığındaki butona bir kez basmak sırtlığı yatırmaya yetiyor ve koltuğun alt kısmı otomatik olarak gizleniyor.



“ Sportif tasarımlı hız ve devir göstergeleri, direksiyon simidi tarafından perdeleniyor. SMEG ekranının kullanımı işlevsel değil. Analog klima görevini yapıyor. ”

Koltuk demişken otomobilin ön ve arka koltuklarının konfor seviyesi bu sınıf bir araç için makul düzeyde.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Peugeot 2008, sürüş özellikleri açısından gerektiğinde dinamik, gerektiğinde de konforlu olmayı becerebilen bir yapıya sahip. Otomobilin süspansiyon sistemi ülkemizin kendine münhasır darbelerini başarıyla emiyor ve sürücüye minimum miktarda hissettiriyor. ESP sistemi performanslı kullanımlarda oldukça geç devreye giriyor ve sürücünün kullanım keyfini artırıyor. Direksiyon sistemi ise sertlik açısından makul ve park manevralarında yormayacak cinsten. Küçük kardeşi 208'de virajlara hızlı girildiğinde hissedilen arkadan kayma eğilimi 2008'de yaşanmıyor.



MOTOR

1560 cc'lik turbo beslemeli dizel motor yüksek tutumluluk potansiyeline sahip. Peugeot'nun ülkemizde zaman zaman yakıt tüketim rekorlarına imza atılan motorları göz önüne alındığında bu durumu olağan karşılayabilirsiniz. İlk defa 3008'de görülen beş farklı yol moduna ayarlanabilen Grip Control çekiş kontrol sistemiye hafif arazi şartlarında sizi yolda bırakmayacak cinsten. Ama bundan cesaretlenerek zorlu arazi yollarına doğru

iştahlanmamanız sizi ve aracınızı üzmemek için daha hayırlı olacaktır.

SONUÇ

Sonuç olarak Peugeot 2008 1.6 e-HDi; yükleme kolaylığı sağlayan bagajı, ferah bir yolculuk yapmanızı sağlayacak cam alanları, oldukça tutumlu dizel motoru ve başarılı sürüş özellikleriyle küçük ailelere alternatif oluşturabilecek bir model. Crossover olmasına rağmen çekiş kontrol sistemiyle ara ara

“*B segmentinde yer alan 2008'in oturma alanları segment ortalamalarını yansıtıyor. Bagaj hacmi 350 litre.*”



yoldan çıkıp fazla abartmadan kaçamak yapmak isteyen bir sürücüyseniz bu modeli seçenekleriniz arasına not almanızı öneririm. 2008'in 1.6 e-HDi motorlu modellerinden manuel şanzımanlı Access versiyonu 69.375 TL fiyat etiketine sahip. Daha üst donanıma sahip manuel şanzımanlı modellerden Active versiyonu 72.375 TL, en üst donanımlı Allure ise 78.875 TL fiyatla alıcılarını bekliyor.

Peugeot 2008 1.6 e-HDi Manuel

Fabrika verileri

Motor:.....1560 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....5 ileri manuel
 Maksimum güç:92 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:230 Nm @1750 d/d
 Maksimum hız:181 km/s
 0-100 km/s:.....11.5 sn.
 Boyutlar: (uz./gen./yük.)4159 / 1829 / 1556 mm.
 Bagaj hacmi:.....350 lt.
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):.....4.7 / 3.6 / 4.0 lt/100 km
 Baz fiyat:69.375 TL

+Süspansiyon, Grip Control, emisyon
 -SMEG ekranı, göstergeyi kapatan direksiyon

103 g/km **B**



Fiat Doblo

2015 yılı için makyajlanan Fiat Doblo, başarılı iç mekan, motor ve bagaj özellikleri, daha modern bir tasarımla harmanladı.





F

iat markasının hem özel hayatta hem de iş için rahatlıkla kullanılan Doblo modeli, yenilenen görünümüyle daha albenili bir hale getirildi.



TASARIM

Kişisel fikrime göre, ister binek otomobil, ister ticari araç olsun, tasarım tüm araçlarda öne çıkan bir konu. Tasarım konusunda öne çıkan bir ülke olan İtalya'nın önemli markalarından bir olan Fiat da bu anlayıştan hareketle, Doblo'nun tasarımını güncelleyerek onu çok daha modern bir hale getirdi. Bunda da tamamen yenilenen ön tasarımın büyük payı var. 4406 mm uzunluğa, 1832 mm genişliğe ve 1845 mm yüksekliğe sahip olan aracın dingil mesafesi 2755 mm. Doblo'nun her zamanki gibi öne çıktığı özelliklerden biri ise bagaj hacmi. 5 kişilik standart kullanımda 790 litre

olan bagaj, arka koltuk sırası öne katlandığında 3200 litrelik devasa bir yükleme alanı sunuyor. Tek parça olarak yukarıya doğru açılan bagaj kapağı, elbette dar park alanları için uygun değil ve kapatırken biraz efor sarf etmeyi gerektiriyor.

İÇ MEKAN

Makyajlı Doblo'nun iç mekanında ön konsol ve direksiyon simidi yenilenmiş. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir eksiği bulunmayan araç, yüksek tavanı sayesinde ferah bir atmosfer sağlıyor. Ön koltukların üst kısmındaki tavan rafı, işlevselliği arttırıyor. Beş kişilik bir iç mekan sunan Doblo'nun arka kapıları sürgülü.

“ Sade tasarımı göstergeler kolay takip ediliyor. Renkli ve dokunmatik ekran biraz küçük olsa da pratik bir kullanıma sahip. Ekstra ayna, içbükey yapısıyla işe yarıyor. ”

Bu sayede dar alanlarda dahi giriş-çıkış sorun olmuyor. Renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı kolay, ancak boyutları daha büyük olabilirdi. Yeni direksiyon simidi hem tasarım hem de kullanım olarak eskisinden daha başarılı. Sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Kumanda birimleri de çoğunlukla ergonomik olarak yerleştirilmiş. Yüksek oturma pozisyonu ve büyük camlar, yola hakim bir sürüş sağlıyor. Görüş açıları da geniş ve açık. Tüm koltuklarda sunulan diz, baş ve omuz mesafeleri tatminkar.

MOTOR

1430 kg'lık boş ağırlığa sahip test aracımızda 1.6 litrelik Multijet turbo dizel motor bulunuyor. 4000 d/d'de 105 HP güç ve 1500 d/d'de 290 Nm tork sunan motor 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Stop/Start sisteminin standart olarak sunulduğu motor, düşük yakıt tüketimiyle öne çıkıyor. Öyle ki ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 5.2 lt/100 km. Biz test sürüşümüz boyunca 5.8 lt/100 km'lik bir tüketim elde ettik. Aracın performans değerleri ise, bu tür bir araçtan beklendiği üzere pek de başarılı değil: Maksimum hız 164 km/s, 0-100 km/s hızlanma





“Sürgülü arka kapılar, dar park alanlarında çok işe yarıyor. Oturma alanları hem önde hem de arkada son derece geniş ve ferah.”

süresi ise 13.4 saniye. Karbondioksit salımı ise 138 g/km’lik değerle, düşük tüketime göre biraz yüksek sayılır.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Makyaj öncesindeki modelden daha iyi bir izolasyona sahip Doblo’nun iç mekanındaki ses seviyesi 3 desibel azaltılmış. Bu da konforu artırıyor. Yeni direksiyon simidi de eskisinden daha net tepkiler veriyor, ayrıca tasarımı da daha iyi. Süspansiyon sistemi, bozuk yollar için uygun. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri net ve motorla uyumu iyi. Maksimum torkunu düşük devirde elde eden 1.6 litrelik turbo dizel motor, yüksek performans sunmasa da, yeterli

çekışı sağlıyor ve tüketimi düşük. Fren mesafesi de yeterli.

SONUÇ

Türkiye’nin en çok satan hafif ticari araçlarından biri olan Fiat Doblo, makyajlı modelinde daha modern bir dış tasarım ve iç mekan sunuyor. Performans ve emisyon konusunda başarılı olmasa da, geniş iç mekan ve bagajının yanı sıra düşük tüketimiyle öne çıkıyor. Test aracımızın önemli bir handikapı ise, beş kişilik iç mekana ve binek





otomobil gibi bir kullanıma sahip olmasına karşın kamyonet ruhsatlı olması. Bu da kullanım için bazı belgeler almayı gerektiriyor ve bazı yollara girmeyi (örneğin Boğaziçi Köprüsü) engelliyor. Aracın baz donanımında (Easy) fiyatı 68.350 TL olan etiketi, test aracımızın donanımında (Premio) 75.350 TL'ye çıkıyor.

Fiat Doblo Premio 1.6 Multijet Manuel

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	290 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız:	164 km/s
0-100 km/s:	13.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4406 / 1832 / 1845 mm
Bagaj hacmi:	790-3200 lt
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	6.1 / 4.7 / 5.2 lt 100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	68.350 TL / 75.350 TL

- + Geniş iç mekan, büyük bagaj, düşük tüketim
- Kamyonet ruhsatlı olması, emisyon

138 g/km

C

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin 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