

WWW.

KASIM 2018

SAYI:123

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ

Kapak konusu

TOYOTA COROLLA SEDAN

• FORD FOCUS HB 1.5 ECOBLUE OTOMATİK • HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDi DCT 4x4 • MERCEDES C 200 4MATIC • SEAT ATECA 1.4 ECOTSI

Dünya devinde CEO krizi

Dünyanın 1 numaralı otomotiv grubu Renault-Nissan-Mitsubishi'nin CEO'su Carlos Ghosn, kısa bir süre önce Japonya'nın başkenti Tokyo'da, gelirini düşük gösterip vergi kaçırmak ve bazı kişisel harcamalarını şirket kaynaklarından kullanmak suçlamalarıyla tutuklandı. Ben bu yazıyı yazarken (24 Kasım) hala cezaevinde bulunan Ghosn'un akıbeti henüz belirsiz. İş hayatındaki başarıları nedeniyle "İmparator", "Maliyet katili" ve "Kurtarıcı" gibi unvanları bulunan Carlos Ghosn'un Japon devletinden kaçırdığı vergilerin milyonlarca dolar tutarında olduğu da gelen bilgiler arasında yer alıyor. Eğer bu bilgiler doğruysa Ghosn, bence Nissan'ı değil, aslında maddi bakımdan kendini kurtarmış. Anlayamadığım konu ise, zaten milyonlarca Dolar ya da Euro maaş alan bir kişinin neden bu tür bir suça karıştığı. Bu olay sonrasında, Japon Nissan markası Ghosn'un CEO'luk görevine hemen son verdi. Ayrıca Renault'nun yüzde 15'lik hissesine sahip olan Fransız devleti de, Fransız üreticiden şirkete yeni bir tepe yöneticisi seçmesini istedi. Uzun lafın kısıası, Carlos Ghosn'un, kefaletle ya da başka bir şekilde hapisten çıksa bile, -ki bu pek de mümkün görünmüyor- dünya otomotiv endüstrisindeki işi bitmişe benziyor. 18 yıllık otomobil gazeteciliğimde bu kadar büyük bir "CEO kazası" görmemiştim. Hiç beklenmeyen ve şok edici bir olay. Bence şu an otomotiv endüstrisindeki tüm diğer CEO'lar, muhasebecileriyle acil toplantılar yapıp onlardan her konunun büyük bir dikkatle ele alınmasını ve asla hata yapılmamasını emretmişlerdir. Çünkü kimse Ghosn'un durumuna düşmek istemez.

Emre Anamur



Yakıt tercihi

Benzinli mi dizel mi tartışması, yaklaşık olarak 2000'li yılların ortasından bu yana çoğunlukla dizelin ağır basmasıyla sonuçlanıyordu. Otomobil satın alma tercihlerinde, fiyatları benzinlilere göre daha yüksek olsa da, birkaç yıl içinde daha düşük yakıt masrafı nedeniyle bu farkın amorti edilebileceği düşünülmesi, deyim yerindeyse dizeli, yıkılmaz bir kale haline getirdi. TÜİK verileri de bunu doğrular nitelikte. 2004 yılında trafiğe kayıtlı otomobillerin yüzde 75.2'si benzinli, yüzde 4.7'si dizel, yüzde 14.7'si LPG'liyken (yüzde 5.4 bilinmiyor), yıllar içinde benzinli oranı adım adım eriyerek, 2018 Eylül sonu itibarıyla, yüzde 25.1'e geriledi. Buna karşılık dizel motorlu araçların oranı adım adım artarak yüzde 36.5'e gelmiş durumda. LPG'li otomobillerin oranı ise 2012-2014 yıllarında yüzde 41'ler civarında zirve yaptıktan sonra şu an yüzde 38 seviyesinde.

Ancak yıkılmaz denilen kale, şu anda kapısında büyük bir baskı görüyor. Bunun nedeni ise son dönemlerde, hepimizi şaşırtan akaryakıt fiyatlarındaki düşüş ve bu düşüşün benzinde daha fazla olması. Ben bu satırları yazarken motorinin litre fiyatı 6.07 TL'ye, benzinin litre fiyatıysa 6.14 TL seviyesine inmişti. 22 Kasım 2016'da benzin 4.76, motorin ise 4.16 TL idi. 22 Kasım 2017'de benzin 5,55 TL, motorin ise 5.05 TL idi. Motorin-benzin fiyatlarındaki makasın kapanması, buna karşılık benzinli-dizel otomobillerin fiyatlarındaki makasın çoğu modelde açılması, dizel otomobillere talebi ne kadar azaltacak göreceğiz.

Mutlu bir ay dilerim.

tarik@e-otodergi.com

Tarık Akagün





21



27



38



32

HABERLER

- 7 Rakamlarla otomotiv
- 8 Ekim 2018 otomobil satışları
- 14 e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 15 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 16 Toyota Corolla Sedan



16

İLK SÜRÜŞ

- 21 Ford Focus Hatchback 1.5 EcoBlue Otomatik

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 27 Hyundai Tucson 1.6 CRDi DCT 4x4
- 32 Mercedes-Benz C 200 4MATIC
- 38 SEAT Ateca 1.4 EcoTSI DSG

YASAL UYARI

- 44 e-otodergisi yasal uyarı yazısı

e-otodergisi

KASIM 2018 - SAYI 123

Sahibi

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

Editörler

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

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergisi.com

e-otodergisi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergisi'nde 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.



Aston Martin'in ilk SUV modeli: DBX

İngiliz lüks spor otomobil üreticisi Aston Martin, tarihinde ilk kez ürettiği SUV modeli DBX'in prototipinin kamuflajlı fotoğraflarını kamuoyuyla paylaştı. 2019'un son çeyreğinde piyasada olması planlanan DBX için markanın sloganı "En Teknolojik SUV". Otomotiv dünyasında son yıllarda yerini sağlamlaştıran SUV segmentine Aston Martin de sessiz kalmadı. DBX, St. Athan tesisinde üretilecek. Aston Martin Lagonda Başkanı ve Grup İcra Kurulu Başkanı Andy Palmer yeni DBX ile ilgili yaptığı açıklamada "Hareket edebilen bir DBX prototipi görmek, ilk SUV modelimizin hikayesinde çok önemli bir bölüm. Bu otomobil bizim St. Athan fabrikasında hayata geçireceğimiz ilk modelimiz olacak ve firmamızın köklü geçmiş hikayesine kalın harflerle yazılacak bir anı olacak" açıklamasını yaptı. DBX, dünyanın en zorlu etaplarına sahip Welsh Rally sahnesinde testlerden geçiyor. Bu, DBX'in hem arazi hem de asfalt deneyimlerini en iyi şekilde yansıtmaya adına önemli bir süreç. Bunun yanında asfalt performansı da Nürburgring'de test ediliyor. DBX, Aston Martin ruhunu tam anlamıyla yansıtıyor. Teknoloji konusunda iddialı olan DBX, off-road özellikleriyle de iddialı olacak. Aston Martin Baş Mühendisi Matt Becker, DBX için yaptığı açıklamada "Bir mühendis olarak, DBX'i geliştirmek gerçekten heyecan verici. DBX, çok farklı bir Aston Martin olacak. Her koşulda test edeceğiz. Böylece kanaat rozetine layık bir sürüş deneyimi sunacağız" dedi.

MICHELIN
CrossClimate⁺
HAFİF VE DÖNEMSEL KIŞ KOŞULLARINDA

(a)	(b)	(c) (d)
B-C	B	68 / 69 dB

YENİ
MICHELIN
ALPIN 6
SÜREKLİ VE YOĞUN KIŞ KOŞULLARINDA

(a)	(b)	(c) (d)
C*	B	69 dB

**HER TÜRLÜ KIŞ KOŞULUNDA
YENİYKEN DE AŞINDIĞINDA DA GÜVENLİ**

Fiat Egea ve 500'e yeni donanım

Fiat'ın güncel teknoloji donanımları ve krom tasarım detaylarıyla ön plana çıkan Mirror Serisi tanıtıldı. Yollarla buluştuğu 2015 yılından bu yana 117.000 adetten fazla satan Fiat Egea Ailesi, teknolojik seri Mirror ile tekrar dikkatleri üzerine çekiyor. Fiat Egea Ailesi'nde hurda teşviki dahil 77.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan Mirror donanım seviyesi, 500 model ailesinin üyelerinde de önümüzdeki yılın ilk çeyreğinde satışa sunulacak. Fiat Egea Mirror serisi, standart donanımda Apple CarPlay uygulaması uyumluluğu bulunan Uconnect 7 inç'lik dokunmatik ekran sistemiyle birlikte sunuluyor. Mirror serisinde ayrıca geri görüş kamerası da model ailesinde standart olarak bulunuyor. Fiat Marka Direktörü Altan Aytaç "Yollarla buluştuğu ilk günden bu yana başarılı sonuçlara imza atarak Türkiye'nin en çok tercih edilen otomobili olan Fiat Egea Ailesi, Mirror serisindeki taze teknolojileri ve yeni renk seçenekleriyle 2018 yılını tamamlayıp 2019 yılına dinamik bir giriş yapmaya hazırlanıyor. Fiat Egea Mirror serisini takiben 500, 500X ve 500L Mirror da önümüzdeki yılın ilk çeyreğinde satışa sunulacak ve aile tamamlanmış olacak" dedi. Ürün gamına yeni eklenen "Dinamik Mavi" ve "Toscana Yeşili" seçenekleriyle farklılaşan Mirror'a özgü olarak krom ayna kapakları, krom cam çıkması ve B sütununda modele özel Mirror logolu Egea Sedan, Egea Hatchback ve Egea Station Wagon'da ön plana çıkıyor. 17 inç boyutundaki elmas kesimi jantlarla donatılan Mirror'da 7 inç'lik yüksek çözünürlüklü Uconnect dokunmatik multi medya sistemine ve Apple CarPlay desteğine yer verilirken, geri görüş kamerası ve mavi renkli iç döşemeler Egea Mirror Ailesi'ni farklılaştırıyor.



PEUGEOT SUV 3008 HİÇBİR SUV BU KADAR İLERİ GİTMEDİ



YENİ NESİL PEUGEOT i-COCKPIT®

FULL DİJİTAL GÖSTERGE PANELİ

PANORAMİK SUNROOF

İLERİ SÜRÜŞ GÜVENLİK SİSTEMLERİ

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Peugeot SUV 3008 1.6 BlueHDi 120 S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.2 L/100km, ortalama CO₂ emisyon değeri 108g/km'dir. İlanda kullanılan görsel, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 [Instagram.com/peugeotturkiye](https://www.instagram.com/peugeotturkiye) twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye



Kia Stinger satışa sunuldu

Kia'nın yeni GT (Grand Sport) modeli Stinger Türkiye yollarına çıktı. 244 HP güç ve 353 Nm tork üreten 2.0 litre turbo benzinli motoruyla 0'dan 100 km/s hıza 6.0 saniyede ulaşan Kia Stinger 100 km'de ortalama 8.2 litre yakıt tüketiyor. Red Dot 2018 kapsamında "Red Dot: Best of the Best" seçilen ve IF Design 2018 tasarım ödülünü de alan Stinger, ayrıca J.D. Power 2018 Otomotiv Performansı, Uygulama ve Görünüm (APEAL) Ödülleri çalışmasında segmentinin en iyisi seçilmişti. Stinger 2.0L GT-Line'in fiyatı ise 550.000 TL olarak açıklandı. Konsept araçtan seri üretime giden yolda Kia GT olarak lanse edilen otomobil, "Stinger" adıyla seri üretime girdi. Stinger 4830 mm uzunluğa, 1870 mm genişliğe, 1400 mm yüksekliğe ve 2905 mm dingil mesafesine sahip. 5 kişilik otomobilin bagaj hacmi ise 406 litre. Almanya'nın Frankfurt şehrinde tasarlanan ve Nürburgring pistinde geliştirilen Stinger 19 inç'lik jantlara ve 1730 kg boş ağırlığa sahip. Otomobilde 2.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor görev yapıyor. 244 HP güç ve 353 Nm tork üreten motor 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. "Eko", "Sport", "Sport+", "Konfor" ve "Akıllı" olmak üzere beş farklı sürüş modunun bulunduğu otomobilin maksimum hızı 233 km/s. Yüzde 55 oranında yüksek dayanımlı çelikten oluşan ve yüksek rijitlik seviyesi sunan karoser, sadece gürültü ve titreşim seviyesini düşürmekle kalmıyor aynı zamanda başarılı yol tutuş dinamikleri için iyi bir zemin sunuyor.

ARALIK AYI BOYUNCA
CLIO'DA
20.000 TL'YE VARAN
İNDİRİM

SINIRLI
 SAYIDA



#Kararsızlık bitti.

Kararımızı verdik. Şimdi sıra sizde.

Hazırlayan: Emre Anamur

3500

Mercedes-Benz Türk X-Macera projesi kapsamında, Türkiye'yi otomobil gazetecisi Okan Altan yönetiminde bir uçtan bir uca dolaşan Mercedes-Benz X-Class, 15 gün süren yaklaşık 3500 km'lik ve Türkiye'nin en zorlu yollarının bulunduğu Kuzey-Doğu ile Güney-Batı rotasındaki yolcuğunu tamamladı.



3

Satış ve Satış Sonrası faaliyetlerinde her zaman müşteri memnuniyetini hedefleyen Hyundai Assan, geçtiğimiz günlerde Seul-Güney Kore'de düzenlenen "Global Müşteri Deneyimi Yarışması"nda dünya üçüncüsü olarak ülkemize madalyayla döndü.

2024

PSA Grubu'nun Alman markası Opel, 2024 yılında ürün yelpazesindeki her modelde elektrikli motor seçeneği sunacak.



5

Hyundai Motor Grubu, Hyundai ve Kia markalarına ait 33 adet üretim tesisi arasında yapılan değerlendirmede, İzmit'teki Hyundai Assan fabrikasına "Beş Yıldız Kalite" ödülü verdi.

2000

İkinci el kiralama operasyonlarına başlayan LeasePlan, kısa sürede 2000 adedin üzerinde aracı fiyat avantajlarıyla yeniden kiraladı.



3.000.000

Bu yıl 50'nci yılını kutlayan Tofaş, Ekim ayında 3 milyonuncu aracını ihraç etti. Tofaş'ın 3 milyon adetlik ihracatının yaklaşık yarısını, 1 milyon 475 bin adetle Fiat Doblo modeli oluşturdu.



KRİZ, SIRALAMALARI DEĞİŞTİRDİ

Döviz kurlarının yükselmesi ve otomobil fiyatlarının artması, markaların satışlarına farklı yansımaya başladı. Hem yerli üretim hem de ithal piyasada liderler değişti. Yerlilerde Honda, ithallerde ise Nissan ön plana çıkan markalar oldu.

Yazı: İsa Demir

Ağustos ayında satışlarda bir deprem meydana geldiğinden bahsetmiştik. Eylül ayında ise tsunami etkisi oluştu ve zarar daha büyük boyutlara ulaştı. Ekim ayında ise depremin zararı en üst boyuta geldi.

Ekim ayına bakacak olursak; yılın 10'uncu ayında 5673 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 33.7 seviyesinde gerçekleşti ve krizin otomotiv sektörüne farklı yansımaları oldu. Türkiye'de bir ilk gerçekleşti ve 1686 adet satışla Honda, Ekim ayında en çok satan yerli üretici oldu. Bu başarıda Honda markasının bireysel müşterisinin fazla olmasının etkisi büyük. Yani diğer markalar gibi filo müşterilerine pek de hitap etmiyor. Bu aralar bireysel müşterin alım

gücü daha iyi olduğundan, Honda'nın satışları da düşmüyor. 1396 adet satışla Fiat ikinci olurken 1212 adet satışla Toyota üçüncü ve 925 adet satışla Renault dördüncü oldu.

Ekim ayında 11.136 adet ithal otomobil satıldı. Düşüş trendi burada da var ve bu durum sıralamalara da yansıyor. 1594 adet satan Nissan, ithal markalar arasında en fazla satarak lider oldu. Volkswagen ise 1406 adetlik satışla ikinciliğe düştü. 1042 adet satışla Dacia üçüncü olurken onun arkasından 867 adet satışla Hyundai ve 772 adet satışla Skoda geldi. Model sıralamasına gelince: Ağustos ve Eylül ayı derken, Honda Civic Sedan modeli liderliğini üçüncü aya taşıdı. Ekim'de 1647 adet satan Honda Civic Sedan

birinci geldi. 1291 adet satışla Fiat Egea Sedan ikinci, 1058 adet satışla Toyota Corolla ise üçüncü oldu.

Ekim ayında zarar tavan yapınca, hükümet zorunlu olarak adım atmak durumunda kaldı. Bir önceki ay ÖTV fiyat sınırları aşağı çekilirken bu sefer ÖTV oranının kendisi yüzde 15 oranında düşürüldü. Döviz kurlarının da geri gelmesiyle firmalar fiyatları iyice aşağı çektiler. Dolayısıyla Kasım ayının ilk günlerinden itibaren showroom'larda bir hareketlilik yaşanmaya başladı. Bu şekilde giderse Kasım ayındaki satışların, Ekim ayının üç katına kadar çıkabileceği konuşuluyor.

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

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2017	2018	Aylık değişim (%)
Ocak	25.689	26.611	+ 3.59
Şubat	34.658	35.901	+ 3.59
Mart	55.616	59.798	+ 7.52
Nisan	57.998	55.108	- 4.98
Mayıs	65.799	57.227	- 13.03
Haziran	66.164	41.225	- 37.70
Temmuz	62.384	42.024	- 32.63
Ağustos	54.890	26.976	- 50.85
Eylül	53.423	17.595	- 67.06
Ekim	70.488	16.809	- 76.15
TOPLAM	547.109	379.274	- 30.68

2018 aylara göre yerli üretim-ithal otomobil satışları

Ay	Yerli üretim	İthal	Toplam	Yerli üretim satış oranı %
Ocak	9779	16.832	26.611	36.7
Şubat	11.852	24.049	35.901	33.0
Mart	19.719	40.079	59.798	33.0
Nisan	17.644	37.464	55.108	32.0
Mayıs	19.008	38.219	57.227	33.2
Haziran	14.568	26.657	41.225	35.3
Temmuz	14.608	27.416	42.024	34.7
Ağustos	8389	18.587	26.976	31.1
Eylül	5455	12.140	17.595	31.0
Ekim	5673	11.136	16.809	33.7

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018	Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Nissan	1594	16.481	27	Alfa Romeo	24	165
2	Volkswagen	1406	38.916	28	Mazda	20	831
3	Dacia	1042	20.227	29	Jaguar	13	138
4	Hyundai	867	16.249	30	Lexus	8	47
5	Skoda	772	16.545	31	SsangYong	6	158
6	Ford	724	17.104	32	Maserati	6	40
7	Mercedes-Benz	606	12.936	33	DS	4	206
8	Opel	541	16.481	34	smart	4	26
9	Peugeot	520	19.141	35	Aston Martin	2	12
10	Renault	396	15.398	36	Infiniti	2	18
11	Honda	361	4137	37	Bentley	2	8
12	BMW	343	10.047	38	Ferrari	1	17
13	Kia	326	6093	39	Lamborghini	0	2
14	Volvo	310	4485	Toplam		11.136	252.579
15	SEAT	236	8776				
16	Citroen	230	6496				
17	Audi	199	9647				
18	Toyota	114	2536				
19	Suzuki	91	1932				
20	Jeep	89	1580				
21	Subaru	67	1109				
22	Land Rover	62	921				
23	MINI	50	854				
24	Fiat	42	1037				
25	Porsche	28	498				
26	Mitsubishi	28	281				

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Honda	1686	18.298
2	Fiat	1396	28.690
3	Toyota	1212	19.732
4	Renault	925	45.684
5	Hyundai	399	11.664
6	Ford	55	2627
Toplam		5673	126.695



Satışlar dip yaptı

Son aylarda ekonominin kötüye gitmesiyle A segmenti otomobillere olan ilgi iyice azaldı ve satışlar neredeyse dip yaptı. Türkiye’de üretilen ve ihraç edilmese firmaya büyük zararlar getirebilecek Hyundai i10 modeli, Ekim ayında sadece 28 adet sattı. Toplam satışlar ise 42 adette kaldı. Bu da yüzde 0.25 oranına denk geliyor.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Hyundai i10	28	805
2	Fiat Panda	5	68
3	Kia Picanto	3	100
4	smart fortwo	3	18
5	Fiat 500	2	60
A Segmenti toplam satış		42	
A Segmenti pazar payı			% 0,25



Filo satışları etkili

Yıllardır hep ön sıralarda görmeye alıştığımız modeller artık gerilere düşmeye başladı. Bunda filo satışlarının düşmesi ve özellikle kiralama sektörünün yaşadığı sıkıntılar belirleyici oldu. Çünkü Hyundai i20, Renault Clio HB ve Volkswagen Polo gibi modellerin satışlarının düşmesi bu nedene dayanıyor.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Nissan Micra	426	2958
2	Hyundai i20	371	10.345
3	Renault Clio HB	220	18.220
4	Dacia Sandero	216	7390
5	Volkswagen Polo	194	8604
6	Kia Rio HB	134	1266
7	Skoda Fabia	94	1337
8	Toyota Yaris	69	1208
9	Ford Fiesta	66	1527
10	Honda Jazz	46	534
B Segmenti-HB toplam satış		2031	
B Segmenti-HB pazar payı			% 12,09



Yaprak kımıldamıyor

B segmentinde “Yaprak kımıldamıyor” dersek yanlış olmayız. Toplam satışlar 299 adede kadar düşmüş vaziyette. Normal zamanlarda bu kadar adet satışı bir bayi tek başına gerçekleştirebiliyor. Artık ne kadar dip yaptığımızı varın siz değerlendirin. Renault Symbol sadece 124 adet satabildi.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Renault Symbol	124	8846
2	Citroen C-Elysee	72	4849
3	Peugeot 301	69	9434
4	Skoda Rapid	34	366
B Segmenti-Sedan toplam satış		299	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 1,78



Satışlar iyice azaldı

Ekim'de C-Hatchback modellerin de satışı iyice azaldı. Her ne kadar yeni modeller Eylül ayında biraz hareketli olsa da Ekim ayında ortalık biraz sakin göründü. 239 adet satan Volkswagen Golf birinci olurken 165 adetle Honda Civic HB ikinci, 107 adet satışla Mercedes-Benz A Serisi üçüncü oldu.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Volkswagen Golf	239	7559
2	Honda Civic HB	165	855
3	Mercedes-Benz A Serisi	107	1514
4	Hyundai i30	105	660
5	SEAT Leon	70	5284
6	BMW 1 Serisi	70	1380
7	Renault Megane HB	60	1402
8	Fiat Egea HB	58	1653
9	Opel Astra HB	54	1604
10	Audi A3 HB	40	1215
C Segmenti-HB toplam satış		1226	
C Segmenti-HB pazar payı			% 7,30



Honda Civic'ten "bireysel" başarı

Filo satışları azaldı ve filo kiralama işi de dibe vurdu. Bunun bir sonucu olarak da en çok tercih edilen Fiat Egea Sedan ve Renault Megane Sedan gibi modellerin satışları çok azaldı. Daha çok bireysel müşterilere hitap eden Honda Civic Sedan modeli, yeni dizel-otomatik versiyonunun da desteğiyle satışlarını yüksek tutuyor.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Honda Civic Sedan	1647	17.656
2	Fiat Egea Sedan	1291	23.074
3	Toyota Corolla	1058	16.351
4	Renault Megane Sedan	695	24.217
5	Ford Focus Sedan	356	10.137
6	Opel Astra Sedan	310	9073
7	Skoda Octavia	229	5595
8	Hyundai Accent Blue	111	6301
9	Kia Cerato	94	2158
10	Hyundai Elantra	74	3722
C Segmenti-Sedan toplam satış		5456	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 35,37



Volkswagen Passat önde

Ekim ayında D sedan segmentinin satışı 1547 adette kaldı. Önceden sadece Volkswagen Passat bile bu rakamın çok üzerine çıkıyordu. Yine de Passat, Ekim ayında 773 adetle tek başına segmentin yarı satışına ulaştı. Vergisiz fiyatı 120.000 TL'nin üzerinde olan modellerin fiyatının düşmemesi de satışları frenliyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Volkswagen Passat	773	16.408
2	Skoda Superb	278	6107
3	Volvo S60	136	1688
4	Mercedes-Benz C Serisi	122	5148
5	Renault Talisman	73	467
6	Audi A4	60	1846
7	Opel Insignia	50	1505
8	BMW 3 Serisi	49	2523
9	Volkswagen Arteon	35	670
10	Ford Mondeo	16	253
D Segmenti-Sedan toplam satış		1547	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 9,21



E segmenti hareketlendi

Nasıl olduysa Ekim ayında E segmentinde bir hareketlenme gördük. 271 adet satan Mercedes-Benz E Serisi liderliğini devam ettirdi. Eylül ayında beşinciliğe kadar düşen BMW 5 Serisi, Ekim ayında 125 adet satarak tekrar ikinciliğe kadar yükseldi. Audi A6 ise 20 adet satışla ancak üçüncü olabildi.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Mercedes-Benz E Serisi	271	3094
2	BMW 5 Serisi	125	2704
3	Audi A6	20	1395
4	Volvo S90	17	427
5	Jaguar XF	0	5
E Segmenti-Sedan toplam satış		447	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 2,66



Talep iyice azaldı

Fiyatların çok üst seviyelerde seyrettiği bu lüks segmentte doğal olarak satışlar iyice azaldı. Mercedes-Benz S Serisi Ekim ayında 10 kişiye ulaşabildi. Yenilenen Mercedes-Benz CLS 5 adet, Porsche Panamera ise 1 adet satarken diğer modeller Ekim ayında maalesef sıftah bile yapamadılar.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Mercedes-Benz S Serisi	10	216
2	Mercedes-Benz CLS	5	111
3	Porsche Panamera	1	43
4	BMW 7 Serisi	0	80
5	Audi A8	0	25
F Segmenti toplam satış		11	
F Segmenti pazar payı			% 0,06



B-SUV'da ilk olmanın avantajları

Nissan Juke, kendi segmentinin ilk örneklerinden biri olduğu için bunun avantajlarını yaşamaya devam ediyor. Gençler tarafından sevilmesi de ayrı bir avantaj. 122 adet satan Juke Ekim ayında lider oldu. Aslında döviz kurlarında bu kadar artış olmasaydı Ford EcoSport modelinin daha fazla sattığını görebilirdik.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Nissan Juke	122	887
2	Ford EcoSport	68	540
3	Peugeot 2008	67	927
4	Suzuki Vitara	62	1563
5	SEAT Arona	44	501
6	Jeep Renegade	42	1148
7	Hyundai Kona	29	494
8	Opel Mokka X	24	1075
9	Renault Captur	23	1921
10	Fiat 500X	15	324
Küçük-Giriş SUV Segmenti toplam satış		551	
Küçük-Giriş SUV Segmenti pazar payı			% 3,28



C/D-SUV'da Nissan Qashqai lider

Nissan Qashqai, Ağustos ayından bu yana liderliğini devam ettiriyor. Nissan showroom'larına giren insan sayısı arttıkça diğer Nissan modellerinin de satışının arttığını görüyoruz. Ekim ayında Nissan markası üç farklı kategoride lider oldu. Ancak CEO Carlos Ghosn Japonya'da tutuklandı. Gelişmeleri takip edeceğiz.

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

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Nissan Qashqai	842	10.722
2	Dacia Duster	702	9653
3	Hyundai Tucson	545	4878
4	Peugeot 3008	314	6359
5	Nissan X-Trail	187	1730
6	Ford Kuga	166	3775
7	Volkswagen Tiguan	155	3580
8	Toyota C-HR	154	3234
9	Honda CR-V	144	2392
10	Skoda Karoq	94	1337
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			4011
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 23,87



Volvo XC60 birinci

Markaların hemen hepsinin satışları düşerken Volvo markasının satışları istikrarlı bir şekilde devam ediyor. Volvo XC60 modeli 47 adet satışla Ekim ayında birinci olurken 22 adet satışla Porsche Macan ikinci, 20 adet satışla Range Rover Velar üçüncü oldu.

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

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Volvo XC60	47	609
2	Porsche Macan	22	287
3	Land Rover Velar	20	176
4	Mercedes-Benz GLC	18	418
5	BMW X3	13	718
6	Mercedes-Benz GLC Coupe	11	220
7	Land Rover Discovery	7	102
8	Range Rover Evoque	6	76
9	Land Rover Discovery Sport	5	120
10	Audi Q5	3	211
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış			167
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 1,00



Lüks SUV'a Volvo imzası

Lüks SUV müşterilerinin Volvo markasını seçtikleri Ekim ayında da görülüyor. Volvo markası müşterilerine aynı zamanda bir prestij vaat ediyor ve Volvo müşterileri bu kategorideki diğer model müşterilerine göre kendilerini farklı hissediyorlar. Bu da satışlara olumlu yansıyor.

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

Sıra	Marka	Ekim 2018	Ocak-Ekim 2018
1	Volvo XC90	31	568
2	Range Rover Sport	12	277
3	BMW X5	9	466
4	Porsche Cayenne	4	76
5	Mercedes-Benz GLE Coupe	2	14
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			76
F-7: Üst Lüks SUV Segment i pazar payı			% 0,45

E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

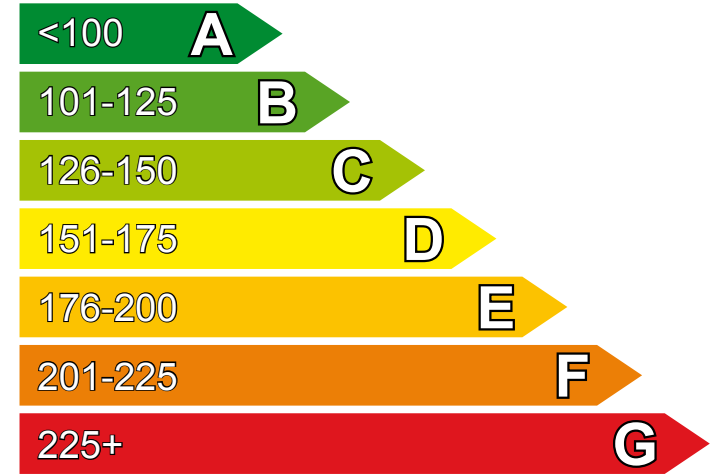
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyon değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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



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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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

COROLLA SEDAN'DA HİBRİT MÜJDESİ

Fotoğraf ve bilgileri basına
dağıtılan 2019 model yeni Toyota
Corolla Sedan'ın ürün gamında
hibrit versiyon da yer alacak.





Yeni Toyota Corolla Sedan 2019 modelinin örtüsü kalktı. Böylece, Cenevre’de tanıtılan Corolla Hatchback ve Paris’te tanıtılan Corolla Touring Sports’un ardından yeni Corolla ürün gamı tamamlanmış oldu. 1966 yılında ilk kez banttan indirilen ve bugüne kadar 46 milyon adetlik satışa ulaşarak kırılması zor bir rekorun sahibi olan Corolla’nın 2019 modelinin sedan versiyonu, hem dış tasarım hem de kokpitinde köklü değişikliklere sahip. TNGA platformu üzerinde üretilecek olan yeni Corolla Sedan; güvenlik özellikleri, teknolojisi ve arttırılan sürüş dinamikleriyle son derece iddialı.



Türkiye’de üretilecek olan 12’nci nesil Corolla Sedan, kendi kendini şarj eden 4’üncü jenerasyon 1.8 lt’lik hibritin yanı sıra 1.6 lt’lik benzinli motora da sahip olacak. Yeni Corolla Sedan, 2019 yılının ilk çeyreğinde Türkiye’de satışa sunulacak.

Varank “Hibrit araçlar dış ticaret açığını azaltacak” Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Toyota’nın Sakarya fabrikasında incelemelerde bulunarak, dünyanın en çok tercih edilen otomobili olan Corolla’nın yeni neslinin Türkiye’de üretilecek olmasının sevindirici bir gelişme olduğunu belirtti. Varank, Avrupa’da hızla dizel otomobillerin yerini

alan hibrit teknolojisine sahip olan bir modelin daha Türkiye’de üretilecek olmasının önemine de değinerek şunları söyledi: “Corolla Sedan Hibrit modelini görme ve kullanma imkânım oldu. İlk defa bu sınıfta hibrit bir araç Türkiye’de üretilecek. Elektrikli ve hibrit araçlar hızla yaygınlaşıyor ve konvansiyonel motorların yerini alıyor. Araç başına yüzde 50’ye varan yakıt tasarrufu sağlayan bu yeni model hibrit araçların ülkemizde yaygınlaşmasıyla akaryakıt ithalatımızda da düşüşler görebileceğiz. Böylelikle dış ticaret açığımız azalacak.”

Bozkurt “Prestijli ve heyecan veren bir model” Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO’su Ali

SEDAN KAROSERDE İLK KEZ
HİBRİT SEÇENEĞİ SUNACAK
OLAN TOYOTA COROLLA, 3.4
LT/100 KM GİBİ ÇOK DÜŞÜK BİR
YAKIT TÜKETİMİ SUNACAK.

Haydar Bozkurt, Toyota Corolla'nın 52 yılı aşan başarılı geçmişiyle insanların otomobil anlayışını değiştiren, sorunsuzluk denince akla ilk gelen, ekonomik özellikleriyle öne çıkan, en yeni teknolojileri ilk olarak uygulayıp böylelikle insan hayatını kolaylaştıran bir model olduğunu belirterek "Yeni Toyota Corolla Sedan Hibrit modelini bir süredir heyecanla bekliyorduk. Şimdi görüyoruz ki beklediğimize değmiş diyebileceğimiz bir otomobile sahip olduk. Dünyanın en çok tercih edilen otomobili unvanını elinde bulunduran Corolla, 12'nci nesliyle şimdi çok daha gösterişli ve prestijli bir yapıya kavuştu" dedi. Bozkurt, sözlerine şöyle devam etti: "Yeni Toyota Corolla Sedan Hibrit, Toyota için büyük öneme sahip bir model. Ayrıca ülke olarak bir başka gurur kaynağımız, yeni Corolla'nın ÖTV teşviki kapsamında yer alan hibrit versiyonuyla birlikte Türkiye'de üretilecek olması. Hibrit bilinirliği ülkemizde de çok arttı. Türkiye'yi hibrit teknolojisiyle tanıştıran ve sevdiren bir marka olduk. Müşterilerimizin Corolla'nın hibrit versiyonunu beklediklerini biliyorduk. 2019 yılından itibaren Türkiye pazarına sunacağımız yerli üretim yeni Corolla Sedan, kıyasıya bir rekabetin yaşandığı otomotiv pazarında markamızın itici gücü olacaktır. Daha geniş kitlelere ulaşacağımıza ve Corolla Sedan Hibrit modelinin Türkiye sedan otomobil pazarındaki ayrıcalıklı konumunu daha da ileriye taşıyacağına inanıyorum."

DİNAMİK TASARIM

Üretiminde Toyota'nın yeni Global Mimarisi TNGA



GA-C platformunun kullanılacağı yeni Corolla, akıcı ve dinamik tasarımıyla dikkat çekiyor. Daha çarpıcı tampon ve ön alt ızgara tasarımı, yeni Corolla ailesinin kendine has tasarım temasını oluşturuyor. Üç boyutlu tasarıma sahip üst ön ızgara ise, keskin far dizaynıyla birbirini tamamlayacak şekilde oluşturuldu. Arka tasarımı da, ön taraftaki dinamik tarz devam ediyor. Sedana özgü stop grubu ve farlarla buluşturulan krom detaylar, modelin güçlü duruşunun altını çiziyor. Ayrıca

Corolla'nın ön ve arka led farları yeni modelin anında tanınmasını sağlıyor. Yeni TNGA platform, Corolla'ya büyük bir tasarım özgürlüğü vermesinin yanı sıra, daha dinamik bir sürüş deneyimi elde edilmesine de katkı sağlıyor.

GENİŞ İÇ MEKAN

Yeni Toyota Corolla Sedan Hibrit 2019 modeli genişlik ve ergonomi açısından olduğu kadar, yüksek kaliteye

sahip kabini ve gelişmiş teknolojileriyle de iddialı. Sedan aynı zamanda 2700 mm'lik dingil mesafesiyle arkadaki yolculara cömert bir diz mesafesi ve yüksek konfor seviyesi sunmayı hedefliyor. Teknolojik olarak gelişmiş, premium kaliteye sahip kabinde, kablosuz telefon şarjı gibi sayısız konfor özelliği göze çarpıyor. Ön konsolun üst kısmına konumlandırılan 8 inç'lik dokunmatik ekran ve 7 inç'lik çok fonksiyonlu ana göstergenin yanı sıra ön cama bilgi yansıtan 10 inç'lik head up display dikkat çekiyor.

HİBRİT TEKNOLOJİSİ

Yeni Toyota Corolla Sedan Hibrit 2019 modeli, iki farklı motorla satışa sunulacak. Bunlardan en çok dikkat çeken ÖTV teşviği kapsamı içinde bulunan kendi kendini şarj etme özelliğine sahip 122 HP güce sahip 1.8 litrelik hibrit motor olacak. Hibrit motor, ekonomik kullanım maliyetleriyle birlikte sıra dışı bir şekilde 3.4 lt/100 km gibi düşük yakıt tüketimi sunuyor. Bununla birlikte sürüş özelliklerine göre günlük kullanımlarda yüzde 50'ye kadar tamamen elektrikli sürüşü de

gerçekleştirebiliyor. Sessiz, performanslı ve verimli sürüşüyle hibrit bir otomobilin tüm beklentilerini karşılayan yeni Toyota Corolla Sedan Hybrid, dışardan şarj gerektirmeden kendi kendini şarj ediyor. Yeni Corolla'nın ikinci motor seçeneği ise geliştirilmiş 1.6 litre benzinli motor olacak. 6 ileri manuel veya CVT otomatik vites kutusuyla tercih edilebilecek olan 1.6 litrelik motor 132 HP güç üretiyor. 1.6 litre Corolla'nın tüketimi ise ortalama 5.8 lt/100 km olarak gerçekleşiyor.

YÜKSEK GÜVENLİK SEVİYESİ

TNGA platformunda üretilecek Yeni Corolla'da, en yüksek aktif ve pasif güvenlik sistemleri bulunuyor. Hibrit versiyonlarında standart olarak sunulan Toyota Safety Sense teknolojisi, gündüz ve gece yaya algılama özelliğini içeren Ön Çarpışma Önleyici Sistem (PCS), Adaptif Hız Sabitleyici (ACC), otomatik yönlendirme desteğini içeren Şerit Takip Sistemi (LDA) ve Otomatik Uzun Huzmeli Farlar (AHB) teknolojilerine de sahip.



FORD FOCUS 1.5 DİZEL OTOMATİK

Yeni Ford Focus; 1.5 dizel, 120 HP'lık motoru ve 8 ileri otomatik şanzımanı ve yeni teknolojileriyle eskisinden daha iddialı.





Yeni Ford Focus; hatchback, sedan ve station olmak üzere üç gövde tipiyle ülkemizde satışa sunuldu. TrendX, Titanium ve ST-Line olmak üzere üç donanım seviyesi bulunan yeni Focus'ta ilk etapta 1.5 Ti-VCT 123 HP benzinli (TrendX ve Titanium), 1.0 EcoBoost 125 HP benzinli (sadece ST-Line'da) ve 1.5 EcoBlue 120 HP dizel (tüm donanım seviyelerinde) olmak üzere 3 motor seçeneği mevcut. Otomatik şanzıman severler için güzel bir haberse tüm motor seçeneklerinde otomatik şanzıman seçeneğinin bulunuyor olması. En uygun fiyatlı yeni Ford Focus; 135.000 TL'lik etiketiyle, manuel şanzımanlı 1.5 Ti-VCT 123 HP TrendX. Bu motor-donanım kombinasyonun 8 ileri otomatik vitesli versiyonunun fiyatıysa 145.500 TL. En ulaşılabilir dizel Ford Focus ise 151.000 TL'lik TrendX donanımlı 1.5 EcoBlue 120 HP. Benim kullanma fırsatı bulduğum otomatik şanzımanlı Focus 1.5 EcoBlue 120 HP otomatik ST-Line'nın fiyatıysa 186.500 TL. Dur-kalk özellikli adaptif hız sabitleme sistemi, çarpışma önleme yardımcısı, şerit takip sistemi, acil durum manevra desteği, yorgunluk algılama, trafik işareti tanıma sistemi gibi sürücü destek sistemlerini içeren Ford Co-Pilot360 içinse 7800 TL ek ödeme yapmak gerekiyor.



TASARIM VE İÇ MEKÂN

Dördüncü nesil Ford Focus'un, markanın «insan merkezli» yeni tasarım anlayışı ile ortaya çıkartıldığı; teknoloji, iç hacim ve konfor konularında yeni bir döneme girdiği ifade ediliyor. Ford'un C2 adını verdiği yeni global platformu kullanılarak üretilen ilk model olan yeni Focus; 5 kapılı hatchback gövde tipinde 4378 mm'lik uzunluğa (+20 mm), 1825 mm'lik genişliğe (+2 mm), 1454 mm'lik yüksekliğe (-30 mm) ve 2701 mm'lik (+53 mm) dingil mesafesine sahip. Eskisinden daha kaslı bir görünüme



YENİ FOCUS İLE AVRUPA'DA BİR FORD MODELİNDE İLK DEFA "HEAD UP DISPLAY-GÖZ HİZASI GÖSTERGESİ" KULLANILMIŞ OLDU.

sahip otomobilin gövdesinin burulma direnci de yüzde 20 arttırılmış. ST-Line'lar pedek desenli radyatör ızgarası, sportif görünümlü tamponları, marşpiyeleri, 18 inçlik jantları ve LED sis farları ile dış tasarımda TrendX ve Titanium'dan ayrışıyor. İç mekândaysa alüminyum pedallar ve kırmızı dikişli detaylar fark yaratan unsurlar. Yatay çizgilerle şekillendirilmiş ön konsol ergonomik ve kolay kullanımlı. Orta konsolun üst kısmındaki

8 inçlik dokunmatik ekran Fiesta'dan tanıdık olsa da; daha önceden Avrupa'da bir Ford modelinde görmediğimiz «head-up display» veya çevirmeli vites kumandası gibi ilginç detaylar da var. Arka koltuklardaki baş mesafesi alçalan tavana rağmen yeterli. Diz ve omuz mesafesi ise eskisinden daha iyi. Türkiye kataloglarına göre önceden 316 lt olan bagaj hacmi de 25 lt'lik artışla 341 lt olmuş.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yeni Focus, rahat bir oturma pozisyonuna sahip ve alçak ön konsoluyla ferah bir ön görüş sunuyor. Araçta yer alan 1.5 lt'lik turbo dizel motor 120 HP güç ve 300 Nm tork üretiyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor, fabrika verilerine göre otomobili 10.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıp, 193 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Ortalama

B&O SES SİSTEMİ
İÇİN 3000 TL EK
ÖDEME YAPMAK
GEREKİYOR. 8 İNÇ'LİK
DOKUNMATİK EKRANIN
ÇÖZÜNÜRLÜĞÜ
YÜKSEK. VİTES
KUMANDASI
ÇEVİRMELİ.



yakıt tüketim değeriye 4.4 lt/100 km. Otomobilin performansı eski 1.5 TDCi 120 HP PowerShift (çift kavramalı) şanzımana göre biraz daha iyi, ancak yakıt tüketimi hem eskisinden hem de otomatik şanzımanlı bazı rakiplerinden biraz daha yüksek.

Direksiyon sisteminin yönlendirme hassasiyetinin başarısı dikkat çekici. Bu sayede otomobille daha rahat iletişim kuruluyor. Üç farklı sürüş modu (normal, eko ve sport) sunan sürüş modu seçicisi standart. Focus önceki nesillerinde yol tutuş konusunda segmentinde çita yüksekliğini belirleyen modeldi. Yeni nesilde de yol tutuş başarılı. Bu arada yeni Focus'larda iki farklı tipte arka süspansiyon olduğunu belirtiyim. Bunlardan ilki burulma kirişli, diğeriye bağımsız süspansiyon. Tüm station versiyonlarda ve ülkemizde şu anda satılmayan 1.5 EcoBoost versiyonlarda daha gelişmiş bir süspansiyon olan bağımsız arka süspansiyon varken, benim test ettiğim 1.5 EcoBlue 120 HP Hatchback'te bağımsız süspansiyonlara göre biraz daha basit olan burulma kirişli arka süspansiyon görev yapıyor. ST-Line donanım seviyesinde 10 mm alçaltılmış spor süspansiyon var ve araç yere 225/40 R18 ebadında lastiklerle yere basıyor. Konfor kısa sert darbelerde biraz kısıtlansa da hiç fena değil. Daha fazla süspansiyon konforu arayanların Titanium veya Trend X versiyonlara yönelmesi yerinde olacaktır. Frenlerin subjektif yavaşlatma hissi bana güven verdi.

SÜRÜŞ
POZİSYONU
BAŞARILI. ARKA
KOLTUKTAKİ
DİZ MESAFESİ
İYİLEŞMİŞ.
ALÇALAN
YÜKSEKLİĞE
RAĞMEN BAŞ
MESAFESİ FENA
SAYILMAZ.



SONUÇ

Focus 1.5 EcoBlue 120 HP Otomatik ST-Line dinamik bir sürüşe ve gelişmiş bağlanabilirlik teknolojilerine sahip. Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse yeni Ford Focus ailesinin eskisinin başarılı yönlerini ileriye taşımış olduğu görülüyor. Ancak giriş seviyesi modelin 135.000 TL'lik fiyatı biraz yüksek.

120 HP'LİK 1.5
MOTOR MAKUL
BİR PERFORMANS
SAĞLIYOR.

**FORD FOCUS HB. 1.5 ECOBLUE 120 HP OTM. ST-LINE****Fabrika verileri**

Motor:	1500 cc, 4 silindirli, 16V, turbo diesel
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	120 HP@3600 d/d
Maksimum tork:	300 Nm@1750-2250 d/d
Maksimum hız:	193 km/s
0-100 km/s:	10.2 sn
Bagaj hacmi:	341-1321 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4378 / 1825 / 1452 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	4.9 / 4.1 / 4.4 lt/100 km
Fiyat:	162.000 TL (1.5 EcoBlue Otm. TrendX)
	186.500 TL (1.5 EcoBlue Otm. ST-Line)
+	Direksiyon hissi, sürüş pozisyonu, yol tutuş
-	Yan ayna tek açılı, fiyat

115 g/km **B**

HYUNDAI TUCSON 1.6 DİZEL 4X4 OTOMATİK

Makyajlı Tucson, Türkiye'ye uygun silindirik hacmine sahip 1.6 lt diesel motoru, 4x4 aktarma ve 7 ileri oranlı DCT şanzımanla birlikte sunan tek C segmenti SUV.





G ünümüzde C segmentinde SUV gövde tipindeki araçların birçoğu önden çekişli ve otomatik şanzımanlı (çift kavramalı veya tork konvertörlü gibi) olarak tercih ediliyor. Bu sınıftan bir otomobil almak isteyip de; hem dizel olsun, hem otomatik olsun, hem de 4x4 olsun diyenler içinse bir seçenek yoktu. Ancak Eylül 2018'de satışa sunulan makyajlı Hyundai Tucson ile bu durum değişti. Tucson 1.6 CRDi 4x4 DCT ülkemizde Elite (219.100 TL) ve Elite Plus (259.600 TL) olmak üzere iki donanım seviyesiyle satılıyor.



NELER FARKLI?

Makyajın ilk etkisini otomobilin burun kısmında görmek mümkün. Makyajla beraber basamak tipi yeni ön ızgara kullanılırken far grubu ve tamponda da değişiklikler yapılmış. Yandan bakıldığında Tucson'da yeni jant tiplerinin kullanıldığı görülüyor. Arkadaysa stop lambaları biraz daha yumuşak görünüme kavuşturulurken, arka tampon da elden geçirilmiş ve

aracın boyu eskisine göre 5 mm daha uzun. Otomobilin bagaj hacminde ve diz-baş mesafelerinde bir değişiklik yok. Ancak konsol yenilenmiş ve kalite hissi yükseltilmiş. Önceden konsola gömük olan multimedya ekranı artık konsolun üst kısmında duruyor ve havalandırma ızgaralarının konumları da farklı. Otomobilin yalıtımı da eskiye göre iyileştirilmiş.

4X4 LOCK TUŞUNA BASARAK ÖN-ARKA AKSLAR ARASINDAKİ GÜÇ AKTARIMI 60 KM/S HIZA KADAR YÜZDE 50-50 OLARAK SABİTLENİYOR. MAKYAJLA BERABER MULTİMEDYA EKRANI KONSOLUN ÜST KISMINA YERLEŞTİRİLMİŞ.



MOTOR

Otomobilde yer alan yeterince sessiz çalışan 1598 cc'lik, 4 silindirli turbo dizel motor 136 HP güç ve 320 Nm tork üretiliyor. 1833 kg'lık ağırlık insanın aklına bu motor ne kadar yeterli olabilir sorusunu getirse de gündelik aile kullanımında performans sıkıntısı yaşatmıyor. Ancak hızlı bir his vermediğini de belirtiyim. Fabrika verisi 0-100 km/s hızlanmasını 12.0 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 180 km/s. 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanın vites geçişleri hızlı. Ancak araç kullanım bilgilerinde dur-kalk trafiklerde kavrama sisteminin ısınma yapabileceği bilgisi var. Bu yüzden dur-kalk trafikte motorun stop-start sistemini devrede olması bu sorunu yaşamayı biraz olsun önüne geçebilir. Direksiyon eskisine göre daha iyi tepki veriyor. Otomobil 19 inçlik jantları nedeniyle bozuk yolda konfor biraz kısıtlanıyor olsa da otomobilin genel kullanım hissi rahat ve yorgunluk verici değil. HTRAC aktarma sistemi, güç aktarımını seçilen sürüş moduna göre yapan akıllı bir dört tekerlekten çekiş sistemi. 4x4 Lock modu sayesinde 60 km/s hıza kadar güç aktarımı ön-arka tekerlekler arasında yüzde 50-50 olarak ayarlanabiliyor.

SONUÇ

Hyundai Tucson 1.6 CRDi 4x4 DCT Elite Plus; dizel yakıt ekonomisini, otomatik şanzımanın rahatlığı ve 4x4 sisteminin avantajları ile birleştiren, kullanımı rahat, donanımı zengin bir otomobil.

AYDINLIK İÇ
MEKANDA
KOLTUKLAR RAHAT
VE OTURMA
ALANLARI İLE
İLGİLİ SORUN
BULUNMUYOR.





MAKYAJLA
BERABER JANTLAR
DA YENİLENDİ.
LASTİK ÖLÇÜLERİ
245/45 R19.

HYUNDAI TUCSON 1.6 CRDi 4x4 DCT ELITE PLUS

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	7 ileri oranlı DCT
Maksimum güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000-2250 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4480/1850/1660 mm
Bagaj hacmi:	513 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.1/5.2/5.1 lt /100 km
Fiyat:	259.600 TL
+	4x4 olması, artan kalite hissi
-	Sadece ön camlarda tek dokunuş özelliği, hava ızgaralarında hassas ayar yapılamıyor.

135 g/km

C



MERCEDES-BENZ C 200 1.5 4MATIC

Mercedes-Benz C 200 4Matic, 1.5 turbo beslemeli motoru, 9 ileri şanzımanı ve yarı hibrit olmasıyla, makyajlı C Serisi gamının en dikkat çeken modeli.





Mercedes-Benz'in D segmentindeki temsilcisi C Serisi, üretiminin 5. yılında makyajlandı. Makyajla beraber gelen en önemli yenilik ise 9 ileri oranlı şanzımanlı, 4 tekerlekten çekişli, 1.5 lt benzinli turbo motorlu, yarı hibrit C 200 4Matic. C 200 4Matic ülkemizde Exclusive (390.700 TL) ve AMG (402.200 TL) olmak üzere 2 donanımına sahip



YENİ DİJİTAL GÖSTERGE TABLOSUNDA 3 FARKLI TEMA BULUNUYOR. MULTİMEDYA EKRANI ARTIK ESKİSİNDEN DAHA ZARİF GÖZÜKÜYOR. ANALOG SAAT OPSİYONEL DONANIM LİSTESİNDE.

NELER DEĞİŞTİ?

Makyajla birlikte otomobilin burun kısmında ön tampon ve farlar değişirken, arka kısımda da stop lambaları ile tamponun değiştiği görülüyor. İç mekândaysa makyajın etkisi, özellikle ön konsolda biraz

daha fazla hissediliyor. Önceden kare formuna yakın olan ve kenarında siyah plastik bir çerçeve bulunan, dokunmatik özelliği olmayan multimedya ekranı artık daha ince ve geniş, üstelik plastik çerçevesi olmadığı için daha şık gözüküyor. Kadran grubu yenilenmiş ve

daha modern gözüküyor (giriş donanım seviyesinde klasik gösterge tablosu devam ediyor). Diz ve baş mesafesi, önceden olduğu gibi sorunsuz. 480 lt'lik bagaj hacminde de bir fark yok.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

C 200 4Matic'te, Mercedes'in yeni 1.5 lt'lik, benzinli, twin scroll turbo motoru göre yapıyor. 184 HP güç ve 280 Nm tork üreten bu motorun bir de yardımcısı var: EQ Boost. EQ Boost adındaki 10 kW (14 HP) güç ve 160 Nm tork üreten elektrik motoru, C 200'ü yarı hibrit (mild hybrid, yumuşak veya yarı hibrit) bir otomobil haline getiriyor. Yani bu otomobilde sadece elektrikle yol alma seçeneği yok. Buradaki hibrit ünite gerektiği zamanlarda içten yanmalı motora destek oluyor. Mesela acil güç ihtiyacı olduğunda... Ayrıca yeni nesil turbo motorlarda turbo boşluğu azalmış olsa halen var. İşte EQ Boost bu turbo boşluğunun hissedilmemesini

sağlıyor ve adeta o boşluğu dolduruyor.

Performansı nasıl? Bu sorunun yanıtını özellikle C 180 kullanıcıları merak ediyor. Onlar için söyleyebileceğim tek şey gerçek hayat kullanımında C 180'den daha hızlı hissi vermiyor. Bunun nedeni ağırlık. Test aracımız 1595 kg. 156 HP'lik C 180 ise 1440 kg, yani 155 kg daha hafif. Zaten fabrika verisi hızlanma değerlerine de baktığımızda C 200 4Matic'in 8.1 sn'lik 0-100 km/s hızlanmasının C 180'den sadece 0.2 sn daha iyi olduğunu görüyoruz. Yurtdışında C 200'ün arkadan itişli versiyonları da var ve o otomobiller C 200 4Matic'lerden 90 kg daha hafif (1505 kg).



Sürüş karakterini Dynamic Select sürüş modu seçicisi ile değiştirmek mümkün, ancak test aracımızdaki sistem biraz yavaş tepki vermesiyle can sıkıcıydı. Bu sistem Eco, Comfort, Sport, Sport+ ve Individual (kişisel) olmak üzere 5 farklı seçenek sunuyor. E modu, alıştığımız "eko" modlarından biraz daha farklı, zira seyir esnasında motoru tamamen kapatabiliyor. Bilindiği gibi bazı otomobillerde motorla aktarma organları arasında bağı kesen "yelken" modu var. C 200'deki sistemse onun bir adım ileri hali. Gelelim yakıt tüketim değerlerine. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda bulabileceğiniz otomobil, benim kullanımımında 120 km/s sabit hızla (kadran hatasından arındırılmış, gerçek GPS hızı) yaptığım sürüşte 6.8 lt/100 km'lik tüketim elde ederken, minimum tüketim denemelerinde 5.0-5.5 lt/100 km gibi değerleri yakalamak mümkün oluyor. 600 km'yi bulan test süreci sonundaki ortalama tüketim değeriye 7.5 lt/100 km oldu.

ÖN KOLTUK
MİNDERLERİNİN
BALDIR KISMININ
AYARLANMASI
KONFORU
ARTTIRIYOR. ARKA
TARAFTA DİZ VE BAŞ
MESAFESİ YETERLİ.
184 HP'LİK MOTORA
SAHİP C 200
4MATIC, KULLANIM
SIRASINDA C
180'DEN DAHA HIZLI
HİSSETTİRMİYOR.



Konfor, bir Mercedes'ten beklenen öncelikli unsurlardan bir tanesi... C Serisi'nin süspansiyonu, D segmentinin en konforlu süspansiyonlarından ve yol bozukluklarını güzel şekilde sönmölüyor. Yol tutuş ise güven veriyor. 4Matic gücün %45'ini ön tekerleklerle, %65'ini arka tekerleklerle aktarıyor. 4 çeker sistemi özellikle kaygan zeminli viraj çıkışlarında kendisini belli ediyor ve bu sayede viraj çıkışında gaza bastığınızda güç aktarımı arkadan itişli C Serisi modellerine göre daha dengeli oluyor.



MAKYAJLA BERABER STOP
LAMBALARI DAHA GÖZ ALICI
GÖRÜNÜME KAVUŞMUŞ. KROM
EGZOS ÇERÇEVESİ OPSİYONEL.



SONUÇ

C Serisi'nin elektrikli geleceğinin bir ön hazırlığı olan C 200 4Matic; 1.5 lt motoru, 9 ileri oranlı otomatik şanzımanı, 4 çeker aktarması ve yarı hibrit olmasıyla D segmentindeki ilginç modellerden bir tanesi.

MERCEDES-BENZ C 200 4MATIC EXCLUSIVE

Fabrika verileri

Motor:	1497 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 5800-6300 d/d
Maksimum tork:	280 Nm @3000-4000 d/d
Maksimum hız:	234 km/s
0-100 km/s:	8.1 sn
Bagaj hacmi:	480 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4686 / 1810 / 1442 mm
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	9.0-8.5 / 5.6-5.3 / 6.9-6.5 lt/100 km
Fiyat:	390.700 TL
+	Kalite hissi, süspansiyon konforu
-	Fiyat, bagaj zeminindeki çıkıntı

156 g/km

D

SEAT ATECA 1.4 150 HP DSG

FR donanımlı SEAT Ateca, sportif eklentileriyle daha renkli bir görünüm sunuyor.





Hatırlanacağı gibi SEAT'ın ilk SUV'u olan Ateca 2016'da yollara çıkmıştı. O dönemde sadece Style ve Xcellence donanım seviyesi sunulan Ateca'yı ben de 1.4 EcoTSI ACT 150 HP DSG Xcellence versiyonuyla kullanmıştım. Ateca gamının sportif donanım seviyesi olan FR, 2017'nin Nisan ayında düzenlenen Barcelona Otomobil Fuarı'nda 2.0 TSI 190 HP'lik motorla tanıtılmıştı. Bu güçlü motor ne yazık ki ülkemizde satılmıyor olsa da FR donanım seviyesi mevcut ve test aracımız, performans olarak hiç de yabana atılmayacak seviyede olan Ateca 1.4 Eco TSI ACT 150 HP FR. Donanım seviyesi-fiyat hiyerarşisinde Xcellence ile aynı seviyede olan FR'ın farkı, sportif detayları.



NELER FARKLI?

FR donanım seviyesi dışarıdan bakıldığında farklı radyatör ızgarası, sportif ve gövde rengi FR ön tampon, yan tarafta gövde rengi çamurluk dodikleri ve koruma plastikleri, gövde rengi arka tampon, tavan spoyleri ve arka cam spoyleri ile XCellence'tan ayrılıyor. İç mekândaysa alüminyum pedal seti, altı küt, FR spor direksiyon, kırmızı dikişli Alcantara spor koltuklar ve kırmızı dikişli detaylar fark yaratan unsurlar. Ateca zaten yollarda olan ve bilinen bir model olduğundan iç mekânı uzun uzadıya anlatmayacağım. Ancak kalite hissi yönünden beklenileni fazlasıyla veren Ateca'nın iç mekânının ergonomi ve kullanışlılık yönünden de başarılı olduğunu söyleyebilirim. Arka koltuklardaki diz mesafesi Tiguan'dan biraz daha az olsa da gayet

yeterli. Amortisörlü motor kaputu ve yükseklik ayarlı emniyet kemerleri gibi detaylar olmaması ise ufak eksiklikler.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilin sürüş özellikleri bana Xcellence'tan farklı gelmedi. 1395 cc'lik motor, VW Grubu'nun birçok modelinde görev yapan 1.4 EcoTSI ACT 150 HP'lik maksimum gücünü 5000-6000 d/d aralığında, 250 Nm'lik torkunu 1500-3500 d/d aralığında ürettiyor ve gücünü 7 ileri oranlı DSG şanzımanla ön tekerleklerle aktarıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 8.6 saniyede tamamlayan otomobil, GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde de aynı değeri yakalamasını bildi.

GÖSTERGE TABLOSU RAHAT OKUNUYOR. EŞYA GÖZÜ YETERİNCE BÜYÜK VE YENİ NESİL AKILLI TELEFONLAR İÇİN KABLOSUZ ŞARJ ÖZELLİĞİ MEVCUT. KIRMIZI DİKİŞLİ DETAYLAR FR'A HAS.

Motor, gücünü ilk andan itibaren hissettiriyor. Vites konsolundaki sürüş profili seçicisi ile sürüş karakterini Eco, Normal, Spor ve Kişisel olarak ayarlayabilmek mümkün. Eco modunda yer alan "süzülme" özelliği sayesinde motorla aktarma organları arasındaki bağ kesilerek hafif eğimli yollarda akarcasına ilerlemek mümkün. Ayrıca yeri gelmişken aktif silindir yönetimi (ACT) sayesinde 2 silindirin kapatılarak yakıt ekonomisine katkı sağlanabildiğini de belirteyim.



Ateca yüksek gövdesine rağmen yeterince kıvrak bir sürüşe sahip. Direksiyonu ve süspansiyonu hafif sert olan otomobil, temiz asfaltta iyi bir yol tutuş sağlıyor. Otoyol kullanımında yan rüzgârlardan hafifçe etkilenen otomobilin kabin içinde rüzgâr sesi kuzeni Tiguan'dan biraz daha fazla.

SONUÇ

Ateca 1.4 EcoTSI ACT DSG FR, sportif eklentileri ve canlı sürüşüyle dikkat çekiyor. Ateca 1.4 EcoTSI 150 HP DSG ile ilgili üzücü bir durum ise önceden fiyat listelerinde yer alan 4Drive seçeneğinin artık fiyat listelerinde yer almaması.

KOLTUKLAR
ALCANTARA KAPLI VE
ÖNDEKİLER SPORTİF.
ARKA KOLTUKLAR
RAHAT VE YETERİNCE
GENİŞ. 150 HP'LİK
1.4 TURBO MOTOR
CANLI VE İSTEKLİ.
ARKA SPOYLER VE
ARKA CAM SPOYLERİ,
FR'IN SPORTİF
EKLENTİLERİNDEN.



**SEAT ATECA 1.4 ECOTSI ACT 150 HP DSG FR****Fabrika verileri**

Motor:	1395 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri oranlı DSG
Maksimum güç:	150 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @1500-3500 d/d
Maksimum hız:	198 km/s
0-100 km/s:	8.6 sn
Bagaj hacmi:	510 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4363 / 1841 / 1625 mm
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):	6.4 / 4.9 / 5.4 lt/100 km
Fiyat:	177.000 TL
+	Performans, kıvraklık
-	Hafif rüzgâr sesi, emniyet kemeri yükseklik ayarı yok

124 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 dağıtımı, sadece www.e-otodergi.com ve aynı şirkete ait olan haber portalı www.otomobil.com.tr adreslerinden yapılmaktadır.

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



e-otodergi