

WWW.

MART 2015

SAYI: 80

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

VİDEOLU TEST

**MERCEDES-BENZ CLS
350 BLUETEC 4MATIC**



■ CENEVRE OTOMOBİL FUARI ■ CORSA 1.3 CDTi ■ X6 xDrive30d ■ YARIS HYBRID 1.5 MULTIDRIVE S ■ POLO 1.0

Göbek, ada, dönel kavşak ya da her neyse!

Bu ay; halk arasında sıklıkla “göbek” ve “ada” olarak adlandırılan, resmi adı ise “dönel kavşak” olan trafik düzenlemesinde ülkemize has kural tanımazlıktan bahsetmek istiyorum. İşim gereği, şu ana kadar, eğer yanlış saymadıysam dünyanın 45 farklı ülkesinde otomobil kullandım. Bunlardan istinasız tümünde (bizden daha az gelişmiş olarak farz ettiğimiz Tunus ve Fas da dahil olmak üzere), dönel kavşaklarda geçiş hakkı kavşak içineki aittir ve kavşağa yaklaşan sürücü yavaşlar, durur, eğer kavşak içinde dönmekte olan bir araç varsa ona yol verir, sonrasında kavşak boşken içeri girer ve herkesin ona yol vermesi sonucunda o da dönüşünü tamamlar ve kavşaktan ayrılır. Zaten bunu ezbere bilmeye de gerek yoktur: Çünkü kavşak öncesinde “yol ver” tabelası (kırmızı çerçeveli, içi beyaz renkte, ters bir üçgen) vardır. Bu kural uygulandığında, o kavşağa ışık koymaya bile gerek kalmaz ve trafik akışı mükemmel bir şekilde düzenlenmiş olur. Ama

nedenini anlayamadığım bir biçimde, bu kural maalesef Türkiye’de uygulanmıyor. Oysa aynı “yol ver” işareti bizde de tüm dönel kavşaklardan önce var. Ama bizde dönel kavşağa yaklaşan hiçbir biçimde hız kesmediği gibi, aksine, kavşak içindekiler durup kavşağa girene yol veriyor ve tam da bu nedenden ötürü kavşak tıkanıyor. İnanılır gibi değil ve bu durumun artık düzelmesi bence mümkün de değil.



Görülmez kazalar neden oluyor?

Türkiye’de trafik ortamı gerçekten çok garip ve işin daha da garip yanı, birçok insanın bazı temel kurallara uyanlara tepki göstermesi. Mesela ters yönde gitmek veya dönüş yapmadan makul bir süre önce sinyal verene zorluk çıkartmak gibi... Yıllar önce Almanya’da gerçekleştirilen bir basın test sürüşünde, bir meslektaşım dalgınlıkla ters yöne girdiğinde Almanların bakışı “uzay aracı görmüş” gibiydi. Çünkü bu durum onlar için son derece alışılmadık ve sıra dışıydı. Türkiye’de ise ters yöne girmek çok sıradan bir olay ve işin daha da garibi insanların çoğunun bunu bilinçli şekilde yapması... Mesela ülkemizde tek yönlü bir yolda tersten gelenlere yol vermezseniz muhtemelen bu bir tartışmayla sonuçlanacaktır. Hatta AVM’lerdeki otoparklarda bile durum aynı. İlk örnek, ters yönde gitme konusu. Akan trafiğin tersine gitmeye çalışırsanız kaza olma ihtimali daha yüksektir ve bunu ilkokul çocuğu bile bilir. Diyaloglar ise şu şekilde: Ben: Beyefendi, ters yönden geliyorsunuz. Diğer sürücü: Biliyorum.

Veya yol çalışması nedeniyle daralan yolda sağa sinyal verip nizami şekilde şerit değiştirirken, 50 metre arkamdaki araç sürücüsünün 90 HP’lik otomobiliyle dip gaz yapıp mesafeyi kapatma çabasına girmesi, bunu yaparken de selektör yapıp kornaya abanması bizim ülkemizin rutinlerinden.

Ben: 40 metre mesafe vardı, sinyali görmediniz mi?

Diğer sürücü: Görmedim, körüm ben.

Böylece, ülkemizde neden “görülmez kaza”ların görüldüğü konusu da aydınlanmış oldu.





HABERLER

- 08 Cenevre Otomobil Fuarı 2015
- 31 Ocak 2015 otomobil satışları
- 37 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 38 Karbondioksit emisyon değerleri

VEİEOLU TEST

- 39 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 41 Opel Corsa 1.3 CDTi
- 50 Mercedes-Benz CLS 350 Bluetec

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 59 BMW X6 xDrive30d

- 66 Toyota Yaris Hybrid 1.5 Multidrive S

- 74 Volkswagen Polo 1.0 Trendline

TEKNİK

- 80 Çift kavramalı şanzımanlar

YASAL UYARI

- 82 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

MART 2015 - SAYI 80

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, Yiğit Özkan

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik





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

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

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

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

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

Honda Jazz yenilendi

Honda, B segmentindeki temsilcisi Jazz'ın yeni jenerasyonunu duyurdu. Honda'nın global B segmenti platformu kullanılarak hazırlanan üçüncü nesil Jazz'ın iç mekanı, Magic Seat (sihirli koltuk) adlı değişken koltuk sistemiyle farklı ihtiyaçlara uygun şekilde ayarlanabiliyor. Otomobilin 354 lt olan bagaj hacmi arka koltukların yatırılmasıyla 884 litreye kadar genişletilebiliyor. Yumuşak dokunuşlu malzemelerin kullanıldığı ifade edilen ön konsolda yer alan dokunmatik ekran 7 inç büyüklüğünde. Bu sayede Honda Connect adlı bilgi-eğlence arabirimine ulaşmak mümkün. Araçta yer alan Earth Dream Technology ailesine mensup 102 HP güç üreten 1.3 litrelik i-VTEC benzinli motor 6 ileri oranlı veya CVT şanzımanla kombine edilmiş.



CIVIC

+ ALIRKEN DE + SATARKEN DE +

Yeni stil, yeni heyecan.
2015 model Honda Civic Sedan



Şimdi al
Ağustos
2015'te öde!

%0,78
faiz oranı

Mart ayı boyunca
1.500 TL
takas desteği

- Yeni sportif ön ızgara ve jantlar
- Anahtarsız giriş ve çalıştırma
- Deri koltuklar • Eller serbest telefon
- Lastik basınç ikaz sinyali
- Türkçe bilgi ekranı i-MID





Yeni Corsa.

Yeni Ooo!

ooo.com.tr

Ortalama yakıt tüketimi 3.8 - 6.0 lt / 100 km, ortalama CO2 emisyonu 100 - 140 g/km



Yıldızlar geçidi

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



Her yıl Mart ayında İsviçre'nin Cenevre şehrinde düzenlenen Uluslararası Cenevre Otomobil Fuarı, bu yıl 5

Mart'ta kapılarını açtı. Bu yılki logosu Zürih merkezli bir ajans olan Wirz SA tarafından tasarlanan Cenevre Motor Show, her yıl 90 ülkeden 10.000'den fazla basın mensubunu ağırlıyor. İlk kez 1905 yılında düzenlenen ve 1924'te uluslararası kimlik kazanan Cenevre Motor Show; Frankfurt, Paris, Detroit ve Tokyo otomobil fuarlarıyla birlikte OICA'nın (International Organisation of Automobile Constructors) en önemli beş otomobil fuarı arasında yer alıyor. Şimdi sizlere bu yılki fuarda öne çıkan otomobilleri sunuyoruz.





AUDI R8

5.2 litrelik FSI motoruyla 610 HP güç üreten ve 0'dan 100 km/s'ye 3.2 saniyede çıkan ikinci jenerasyon R8, yüksek oranda alüminyum ve CFRP'den üretildi. Otomobilin maksimum hızı ise 330 km/s. Yüksek devirli ve yüksek performanslı orta-motor, uyumlu hafif yapı konsepti, quattro sistemi ve tam değişken tork kontrollü şasisiyle dikkat çeken yeni R8'de 5.2 litre FSI'nın iki versiyonu bulunuyor: Bunlardan biri 540 HP güç ürettiyor, diğeri ise 610 HP. 7 ileri oranlı S tronic şanzıman ve yeni geliştirilen quattro sistemine sahip olan otomobilde torkun yüzde 100'ü ön veya arka tekerleklerle aktarılabilir.

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

AUDI PROLOGUE CONCEPT





BENTLEY EXP 10 SPEED 6 CONCEPT

Yüksek performanslı iki kişilik spor otomobil kavramına İngiliz yorumu getiren EXP 10 Speed 6 Concept, markanın DNA'sının bir parçası olan "Hız" a (Speed) dayanıyor. Otomobilin hem içinde hem de dışında vurgu olarak kullanılan bakır parçalar, konseptin geliştirilmiş yeni motor ve güç aktarım organların hibrit performans potansiyelinin altını çiziyor. Maksimum hız gibi performans hedeflerinin rakipleri zorlaması ve bu sınıfta yeni standartları tanımlaması bekleniyor. EXP 10 Speed 6'nın dış tasarımı, uçak gövde ve kanatlarının aerodinamik biçimlerinden ilham alan kaslı ve atletik bir yüzey ifadesi taşıyor. Otomobilde Bentley matris ızgarası, dört yuvarlak far ve İngiliz Yarış Yeşili'nin daha koyu, zengin ve yoğun metalik bir versiyonu olan boya dikkat çekiyor.

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



BMW M235i CABRIO



BMW X5 M50D

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



BMW X6 M



BMW M6 GRAN COUPE

BUGATTI LA FINALE

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015





CHEVROLET CAMARO



CHEVROLET CORVETTE

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

CITROEN DS DIVINE



GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

FERRARI 488 GTB

Ferrari 458 Italia modelinin yerini alacak olan 488 GTB, marka için bir devrim niteliğindeki V8 turbo motoruyla dikkat çekiyor. Bu araç, 40 yıl önce pazarda ilk kez 308 GTB modeliyle yer aldığı 8 silindirli motor segmentinde yeni bir dönem başlatıyor. Markanın yarışçı ruhunu tüm öğeleriyle üzerinde taşıyan 488 GTB, pist otomobillerinin performansını yollara taşımayı amaçlıyor. 488 GTB'nin yeni 3.9 litrelik V8 turbo motoru, güç, tork ve tepki süreleri açısından sınıfının en yüksek değerlerini sunarken, devrim niteliğindeki mimarisıyla de standartlara yeni bir boyut getiriyor. 488 GTB'nin 8000 d/d'de 670 HP güç üreten motoru, 7'nci viteste 760 Nm maksimum tork ürettiği ve 2000 d/d'de sadece 0.8 saniyelik tepki süresiyle dikkat çekiyor. Bu rakamlar, Ferrari 488 GTB'nin 0'dan 200 km/s'ye 8.3 saniyede hızlanmasını ve saatte 330 km/s'nin üzerinde maksimum hıza erişmesini sağlıyor. Ferrari 488 GTB'nin aerodinamik özellikleri de performansına önemli katkı sağlıyor. 1,67'lik aerodinamik verimlilik oranı, Ferrari tarihinde yeni bir rekoru ifade ederken, önceki modele oranla yüzde 50 daha fazla downforce sayesinde sürtünmeyi de önemli ölçüde azaltıyor.





FORD GT



FORD FOCUS RS



GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



HONDA CIVIC TYPE R

Yeni Civic Type R standart bir Honda için pek de alışık olmadığımız şekilde turbo beslemeli motora sahip. Direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli, 2.0 litrelik VTEC motor; 6500 d/d'de 310 HP güç ve 2500 d/d'de 400 Nm tork üretiyor. Yıllardır Type R kullanıcılarının tutkun oldukları şey kuşkusuz ki bu motorların adeta motosiklet motoru gibi yüksek devir çevirebilmeleridir. Yeni Type R'da ise "red line" olarak anılan devir saatinin kırmızı bölgesi 7000 d/d olarak açıklanıyor. Fabrika verilerine 0-100 km/s hızlanmasını 5.7 saniyede tamamlayan bu önden çekişli, 6 ileri oranlı şanzımana sahip otomobilin fabrika verilerine göre maksimum hızı ise 270 km/s olarak açıklandı. Yeni Civic Type R, hızlı hatchback dünyasının en agresif görünümlü gövde kitine sahip otomobillerinden bir tanesi ve bu gövde eklentileri aerodinamik testler sonunda şekillendirilerek uygulanmış. Üst seviyede yol tutuş ve sürüş dinamikmi bu tip otomobillerin olmazsa olmazlarından. Adaptif amortisörlere sahip Civic Type R'ın günlük kullanım için yeterince konforlu olmasının yanı sıra, çok iyi seviyede yol tutuş sunacağını öngörmek yanlış olmaz.



GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

HYUNDAI i20 COUPE



HYUNDAI TUCSON





INFINITI Q60

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



KOENIGSEGG AGERA RS

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



KOENIGSEGG CC8S



KOENIGSEGG REGERA





LAMBORGHINI AVENTADOR SV

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



MERCEDES-BENZ GLE AMG COUPE



MCLAREN F1 GT



MCLAREN P1 GTR



MCLAREN 650 S

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



MCLAREN 675 LT

NISSAN SWAY



GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

PEUGEOT 208 BLUE





PEUGEOT ONYX CONCEPT



PEUGEOT QUARTZ CONCEPT



GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

PORSCHE 911 GT3 RS



PORSCHE CAYMAN GT4



SEAT 20V20

Fonksiyonellik ve duygunun ön plana çıkarıldığı ifade edilen bu dört kapılı SUV coupe konsepti, markanın 2020 tasarım yol haritasını gösteriyor. Seat 20V20, “2020 vizyonu” anlamına geliyor. Dinamik bir coupe silueti altında, SUV aracın sportifliği ve orta büyüklükteki bir station aracın çok yönlülüğünü bir araya getirmeyi hedefleyen araç; TSI, TDI ve Plug-in Hybrid motorlarıyla uyumlu bir platforma sahip. Ayrıca DSG şanzımana veya elektronik olarak kontrol edilebilen 4 çeker sisteme de uyum sağlıyor. 4.6 metre uzunluğundaki Seat 20V20 konseptinin dingil mesafesi ise 2791 mm. Önde 1680 mm ve arkada ise 1638 mm iz genişliği bulunan aracın led farları dinamik görünümü pekiştiriyor. 20V20’nin ön kısmı, ana tasarım unsuru olarak X şeklinde tasarlanmış. Kaput ve ızgaradaki V şekli dinamizmi ve bir sonraki ivmelenmeyi temsil ediyor. Ters V ile ön tampon, yolda sağlam bir duruş için istikrarı ve dayanıklılığı simgeliyor. Seat 20V20; 20 inç’lik jantları, 228 mm’lik yerden yüksekliği ve 600 litreyi geçen bagaj hacmiyle dikkat çekiyor.



GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015





GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015



SKODA SUPERB

VW Grubu'nun MQB adlı modüler platformunda geliştirilen ve markanın Octavia'da da kullandığı yeni tasarım diliyle dizayn edilen Superb, C sütunu hizasında yükselişe geçen omuz çizgisiyle daha dinamik görünmesinin yanı sıra, genel olarak da daha orantılı bir görünüme sahip. Bu orantılı ve yere daha sağlam basan görünümde artan genişliğin ve dingil mesafesinin payı var. Superb, 4861 mm'lik uzunluğa (+28 mm), 1468 mm yüksekliğe (+6 mm), 1864 mm'lik genişliğe (+47 mm) ve 2841 mm'lik dingil mesafesine (+80 mm) sahip. İç mekân genişliği konusunda eskiden olduğu gibi çok iyi. Dirsek mesafesi ön koltuklarda 39 mm artarken, arka koltukta bu değer 69 mm artış göstermiş. 625 lt gibi bu sınıf için rekor sayılabilecek bagaj hacmi de eskisinden ve bu sınıftaki rakiplerinden daha iyi. Yeni Superb, ilk etapta 5 farklı güçte benzinli ve üç dizel motor seçeneğine sahip olacak. Benzinli motor seçenekleri 1.4 lt TSI (125 ve 150 HP), 1.8 TSI (180 HP) ve 2.0 lt TSI (220 ve 280 HP) olarak sıralanıyor. Dizel motorlar ise 1.6 lt (120 HP), 2.0 lt (150 ve 190 HP) seçeneklerden oluşuyor. Yeni Superb, Türkiye'de Ağustos ayında satışa sunulacak.



TOYOTA MIRAI

VOLKSWAGEN TOURAN



VOLKSWAGEN PASSAT ALLTRACK

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

GENEVA
INTERNATIONAL
MOTOR
SHOW
5-15 MARCH 2015

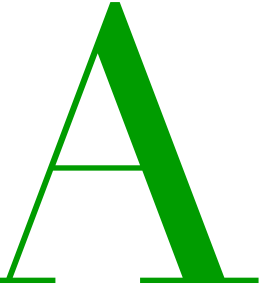
VOLKSWAGEN SPORT COUPE CONCEPT

Yeni nesil VW CC'nin ön çalışması olarak düşünülebilecek olan bu otomobil, üreticisi tarafından 4 kapılı coupe olarak tanımlanıyor. Burun yapısında farlarla birleşen enine radyatör ızgaralarının dikkat çektiği bu konseptte temiz çizgilere yer verilmiş. Hafiften Audi A7'yi anımsatan bir tavan çizgisine sahip otomobilin jantları ise 21 inç. İç mekân ise seçkin görünmesinin yanı sıra interaktif insan-makine ara birimiyle son derece teknolojik. Bir plug-in hibrit olan Sport Coupe Concept GTE'nin içten yanmalı motoru V6 silindirli bir TSI ve aracın elektrik motoruyla birlikte toplam gücü 380 HP'ye ulaşıyor. Elektrikli kullanımda 50 km civarında bir menzil sunan otomobilin ortalama yakıt tüketiminin 2.0 lt/100 km olduğu ifade ediliyor. 5.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri ile performans beklentilerini rahatça karşılama yeteneği olan bu otomobilin maksimum hızı ise 250 km/s.



Yıla iyi başladık

Yeni yıla kısmen iyi başlayan otomobil satışları Ocak ayında beklendiği kadar düşmedi. Ocak'ta 7396 adedi yerli, 17.102 adedi ise ithal olmak üzere toplam 24.498 adetlik satışa ulaşıldı.



ralık ayında yapılamayan bazı teslimatlardan dolayı satışlar Ocak ayına kayınca satış raporları da iyi geldi. Gerçi

2014 Ocak ayına göre satışlarda sadece 130 adetlik bir artış oldu ama düşüş olmadığından herkes mutlu görünüyor.

Yerli otomobil satışları Ocak ayında 7396 adet oldu. 2661 adet satan Renault yine liderlik koltuğuna oturdu. Onun ardından 1564 adet satışla Fiat ve 1500 adet satışla Hyundai geldi. Ocak ayında 17.102 adet ithal otomobil satıldı. Geçen yılın da lideri olan Volkswagen, Ocak ayında 4491 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Hatta yerli ve ithal toplam satışlara baktığımız zaman bile Volkswagen en fazla satış gerçekleştiren marka oldu. İşin

ilginç yönlerinden biri ise, her zaman ikincilik ya da üçüncülük kürsüsünde görmeye alışık olduğumuz Ford ve Opel markalarının daha da gerilere düştüğüne tanık olmamızdı. Büyük bir başarı yakalayan Dacia markası 1709 adet satışla ikincilik koltuğuna yerleşti. BMW ise 1219 adet satışla üçüncü oldu.

Esas büyük sürpriz ise model sıralamasında gerçekleşti. Genelde Türkiye'de en fazla satan model ya B ya da C segmentinden çıkar. Ancak Ocak ayında bir ilk yaşandı ve D segmentinde yer alan Volkswagen Passat 1837 adet satarak en fazla satan model oldu. Onun arkasından 1742 adet satışla Renault Fluence ve 1511 adet satışla 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	
Mart	37.812	
Nisan	42.769	
Mayıs	46.379	
Haziran	47.278	
Temmuz	46.602	
Ağustos	45.131	
Eylül	49.262	
Ekim	50.814	
Kasım	59.695	
Aralık	110.054	
Toplam	587.331	

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ocak 2015
1	Renault	2661
2	Fiat	1564
3	Hyundai	1500
4	Toyota	1044
5	Honda	548
6	Ford	79
Toplam		7396

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ocak 2015
1	Volkswagen	4491
2	Dacia	1709
3	BMW	1219
4	Ford	1101
5	Opel	952
6	Nissan	949
7	Hyundai	784
8	Peugeot	846
9	Citroen	683
10	Renault	653
11	Audi	610
12	Skoda	515
13	Mercedes-Benz	417
14	Kia	330
15	Toyota	327
16	Volvo	295
17	Fiat	248
18	Jeep	239
19	Seat	164
20	Honda	98
21	Subaru	65
22	Mitsubishi	64
23	Proton	55
24	Porsche	45
25	SsangYong	44
26	Alfa Romeo	34

Sıra	Marka	Ocak 2015
27	Land Rover	31
28	Mazda	27
29	Suzuki	27
30	Chery	26
31	MINI	21
32	Tata	21
33	Geely	4
34	smart	4
35	Maserati	2
36	Infiniti	1
37	Lamborghini	1
38	Lancia	0
39	Jaguar	0
40	Bentley	0
41	Ferrari	0
Toplam		17.102

“ Ocak ayında yerlilerde Renault, ithallerde Volkswagen ipi göğüsledi. En çok satan model ise Volkswagen Passat oldu. ”



Pazar payı yüzde 1'i geçti

Türkiye'de A segmentine fazla rağbet yok derken 2015 yılı bu kategoriye biraz uğurlu geldi. Bu segmentin pazar payı Ocak ayında yüzde 1'i geçti. Bu başarıda yeni Hyundai i10'un yanı sıra yeni Citroen C1'in de payı büyük. İlerleyen aylarda umarız bu başarı devam eder, ancak bu segmentte iddialı başka modeller de olması gerekiyor.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Hyundai i10.....	141
2.....	Citroen C1.....	92
3.....	Fiat Panda.....	13
4.....	Fiat 500.....	11
5.....	Smart Fortwo.....	4
A Segmenti toplam satış.....		263
A Segmenti pazar payı.....		% 1,07

Liderlik el değiştirdi

Yeni yıla girince liderlerin isimlerinde de değişiklikler olmaya başladı. Yeni Hyundai i20 ciddi bir atak yaparak rakiplerinin önüne geçmeyi başardı. 2014 yılının galibi Renault Clio HB ise 650 adetlik satışla ikinciliğe düştü. 425 adet satışla Ford Fiesta üçüncü olurken, Opel Corsa dördüncü, Volkswagen Polo ise beşinci geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Hyundai i20.....	1359
2.....	Renault Clio HB.....	650
3.....	Ford Fiesta.....	425
4.....	Opel Corsa.....	361
5.....	Dacia Sandero.....	360
6.....	Volkswagen Polo.....	343
7.....	Toyota Yaris.....	161
8.....	Peugeot 208.....	105
9.....	Seat Ibiza.....	51
10....	Kia Rio.....	50
B Segmenti-HB toplam satış.....		4151
B Segmenti-HB pazar payı.....		% 16,94



İlkler yaşıyor

Renault'nun artık B segmenti sedan kategorisinde eskisi gibi iddialı olamadığını kabullenmesi gerekiyor. Çünkü yıllar sonra ilk kez bu kategoride ithal bir otomobil, en fazla satan model oldu. Daha iki yıl öncesine kadar Fiat Linea, Renault Symbol ve Hyundai Accent tüm modeller sıralamasında hep önde yer alıyorlardı. Fiat ve Hyundai artık bu kategoride yok, Renault ise yetersiz.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Peugeot 301.....	391
2.....	Renault Symbol.....	364
3.....	Citroen C-Elysee.....	351
4.....	Skoda Rapid.....	38
5.....	Kia Rio.....	4
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		1164
B Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 4,75



VW Golf'ten yeni yılda "devam"

Volkswagen Golf, geçen yıl kaldığı yerden 2015'te de devam ediyor. Benzinli motorlarda dahi düşük yakıt tüketimi vaat eden Volkswagen Golf, kendinden sonra gelen rakibinin dört katı kadar satışa ulaşmış durumda. Golf, aynı zamanda, kendinden sonra gelen beş rakibinin toplamı kadar satışa ulaştı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Volkswagen Golf	868
2.....	Opel Astra HB	213
3.....	Peugeot 308	181
4.....	Hyundai i30.....	170
5.....	Toyota Auris.....	147
6.....	Renault Megane	130
7.....	Audi A3 HB.....	124
8.....	Citroen C4.....	100
9.....	Seat Leon	92
10....	Volvo V40.....	80
C Segmenti-HB toplam satış.....		2528
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 10,32

Renault Fluence önde

2014 yılı boyunca Renault Fluence ile Fiat Linea arasında büyük bir mücadele yaşanmıştı. Bu yıl da aynı temponun devam edeceği görülüyor. Ocak ayında 1742 adet satan Renault Fluence birinci olurken, 1511 adet satışla Fiat Linea ikinci geldi. Toyota Corolla ile Jetta arasındaki mücadele 2015 yılında da aynen devam ediyor.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Renault Fluence	1742
2.....	Fiat Linea.....	1511
3.....	Volkswagen Jetta	1192
4.....	Toyota Corolla	1017
5.....	Honda Civic	548
6.....	Ford Focus Sedan	412
7.....	Hyundai Accent Blue	391
8.....	Audi A3 Sedan	285
9.....	Opel Astra Sedan.....	262
10....	Skoda Octavia	108
C Segmenti-Sedan toplam satış		7595
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 31,0



Tüm zamanların rekoru

Evet yanlış okumadınız! Türkiye'de ilk kez D segmentinde yer alan bir otomobil, tüm modeller sıralamasında liderlik koltuğuna oturdu. Yenilenen Volkswagen Passat'a gösterilen yoğun talep, teslimatların bir kısmını Ocak ayına kaydırmıştı. Bu yüzden diğer modellerin satışlarında ciddi düşüşler yaşansa da Volkswagen Passat'ta fazla bir düşüş olmadı.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Volkswagen Passat	1837
2.....	BMW 3 Serisi	278
3.....	Skoda Superb	225
4.....	Volvo S60.....	175
5.....	Audi A4	90
6.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	82
7.....	Volkswagen CC.....	81
8.....	Peugeot 508	80
9.....	Opel Insignia	72
10....	Ford Mondeo	13
D Segmenti-Sedan toplam satış		2910
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 11,87



Sıralama aynen devam ediyor

BMW 5 Serisi, 2014 yılının tamamında yarışı önde bitirmişti. 1.6 litre motorla avantajlı bir fiyat yakalayan 5 Serisi, sadece içinde bulunduğu segmentin değil, Ocak ayında kendi markasının da en fazla satan modeli oldu. Mercedes-Benz E Sınıfı 169 adet satarak ikincilikle yetinmek zorunda kaldı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	BMW 5 Serisi	558
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	169
3.....	Audi A6	57
4.....	Volvo S80.....	8
5.....	Jaguar XF	0
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		794
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 3,24

BMW 7 Serisi canlandı

Geçen yıl pek sesi çıkmayan BMW 7 Serisi, 2015 yılına iyi başladı. Rakiplerinin satışlarının ciddi oranda düşüş göstermesiyle ön plana çıkan BMW 7 Serisi'nden Ocak ayında dokuz adet satıldı. Porsche Panamera, yedi adetlik satışla ikinci olurken Mercedes-Benz S Sınıfı, Mercedes-Benz CLS ve Audi A8 modelleri 6'şar adetlik satışa ulaştılar.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	BMW 7 Serisi	9
2.....	Porsche Panamera.....	7
3.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	6
4.....	Mercedes-Benz CLS	6
5.....	Audi A8	6
F Segmenti toplam satış		42
F Segmenti pazar payı		% 0,17



Makyaj iyi geldi

2014'te Dacia Duster makyajlanırken Nissan Qashqai yeni jenerasyonuna kavuşmuştu. Anlaşılan o ki; küçük dokunuşların gerçekleştirildiği Dacia Duster beklentileri karşılayarak ön plana çıkmayı başardı. Yenilenen Nissan Qashqai de beğenildi ancak fiyatının biraz yüksek olması satış adedini sınırlandırıyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Dacia Duster	650
2.....	Nissan Qashqai	587
3.....	Kia Sportage.....	250
4.....	Renault Captur	225
5.....	Hyundai ix35	163
6.....	Nissan Juke	160
7.....	Nissan X-Trail	135
8.....	Jeep Renegade	120
9	Honda CR-V	88
10....	BMW X3	78
Alt-SUV Segmenti toplam satış		3.256
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 13,3



Porsche Cayenne öne geçti

Porsche Cayenne, yeni yıla küçük bir farkla rakiplerinin önünde. Sadece 1 adet fazla satan Porsche Cayenne'in arkasından 29 adetlik satışla 2014 yılının şampiyonu BMW X5 geldi. Jeep Grand Cherokee de yeni yıla iyi başlayan modellerden biri oldu. Hep lider görmeye alıştığımız Land Rover modelleri ise biraz geride kaldılar.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2015
1.....	Porsche Cayenne	30
2.....	BMW X5	29
3.....	Jeep Grand Cherokee	19
4.....	Range Rover Sport	13
5.....	Range Rover.....	4
Lüks SUV Segmenti toplam satış		110
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,45

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.

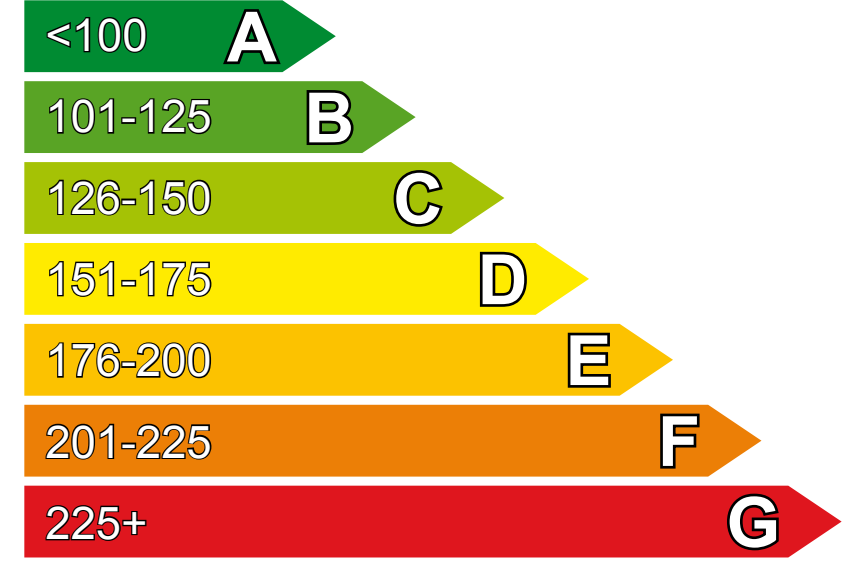
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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 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.

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Türkiye’de ilk ve tek!

Türkiye’de sadece e-otodergi’nin sahip olduğu videolu test cihazıyla gerçekleştirdiğimiz test ölçümleri, otomobillerin performanslarını şüpheyi 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

ar ıvlenebilmesiyle öne çıkan e- otodergi, uzun süredir dergi içinde vi leo yayını yaparak, bu konuda da bi: ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı 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 çıtayı yükseltti.

Opel Corsa 1.3 Dizel

Yeni Corsa 1.3 CDTi, 75 HP'lik motoruyla hızlı değil, ancak yakıt tüketim değeri oldukça düşük.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



Corsa, Astra ile birlikte Opel'in itici güçlerinden bir tanesi. 1982 yılından bu yana 4 nesilde 12.4 milyon adet satılan Corsa şimdi beşinci nesliyle karşımızda. Boyut olarak eskisi ile benzer olan yeni Corsa önden görünüm Opel Adam'ın büyütölmüşü gibi duruyor ve gülümseyen bir ifadeye sahip. Bununla birlikte yan gövde panelleri üzerindeki kat izleri de tasarıma hareket katmış.



İlk nesil hariç, tüm Corsa modellerini kullanma şansını bulmuş bir kişi olarak 5. nesilde kalite iç mekânda hissinin belirgin şekilde artmış olduğunu söyleyebilirim. Üst tarafı yumuşak dokunuşlu plastikten üretilmiş konsolda piyano siyahı ve gövde rengi kaplama ile daha zengin bir görünüm sağlanmış. Orta konsoldaki 7 inçlik dokunmatik ekrana sahip IntelliLink sistemi Color Edition'da standart olarak gelen bir özellik (Enjoy'da opsiyonel, Essentia'da ise sunulmuyor). Ancak bu dokunmatik ekranın ufak bir yazılım güncellemesine ihtiyacı var. Şöyle ki, radyo mönüsü altında kanal ayarlarını onda birlik şekilde manuel şekilde yapmak isterseniz gözünüze iki dokunmatik buton

çarparıyor. Bunlardan bir tanesinin üzerinde "SES", diğerinin üzerindeyse "ARA" yazıyor. Sağ alt köşede ise siyah yüzeyde VOL (volume) ibaresi var. Ben kanalları manuel şekilde aramak için biraz uğraştıktan sonra sesi VOL yerine SES düğmesinden açmaya çalıştığımda aslında bunun manuel kanal arama butonu olduğunu görüp, hayrete düştüm. Kanal arama işini neden SES butonundan yapalım ki? Neyse bunu bırakıp iç mekâna devam edelim... Dokunmatik ekranın sağ ve sol üst yanlarındaki düğme gruplarından solda kalanı direksiyon tarafından perdeliyor. Burada Eco butonu, direksiyonu hafifletmeye yarayan City butonu, direksiyon ve sol ön koltuk ısıtma

“ Gösterge tablosu rahat okunuyor. Dokunmatik ekran üzerinde SES tuşuna basınca manuel kanal arama yapılıyor. ”

butonu var. Sağda kalan düğme grubu ise otomatik park yardımcısı (aktive etmek için 1-2 saniye basılı tutmak gerekiyor), merkezi kilit ve sağ ön koltuk ısıtmasına kumanda ediyor. Koltuk ısıtmalarının tek kademeli olması bu sistemin fonksiyonelliğine gölge düşürüyor. Çünkü insanı fazlaca ısıtarak konforu azaltıyor. Arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi sınıf ortalamalarında olan otomobilin 285 lt'lik bagajı da bu sınıf için ortalama bir değer. Örnek vermek gerekirse Hyundai i20 301 lt gibi bir bagaj hacmi sunuyor.

Yeni Corsa ile yola ilk çıktığımda otomobilin yoldan gelen darbeleri emmekte zorlandığını ve düz gidiş stabilitesinde sorun olduğunu gözlemledim. Daha sonra lastikler soğukken lastik hava basınçlarını kontrol ettiğimde 45-47 PSI gibi değerleri görünce, sürüşteki sıkıntıların nedeni ortaya çıkmış oldu. Lastik hava basınçlarını fabrikanın önerdiği değerler olan 240 kpa'ya (34.8 PSI) indirince sorun çözüldü ve hem konforlu, hem de stabil bir sürüş ortaya çıktı. Otomobilin süspansiyon sistemi ve direksiyon sistemi yenilenerek daha direkt tepkiler veren bir sürüş sağlanmış. Fiat Punto'larda yıllardan beri olan City modu da



“ Isıtmalı koltuk, ısıtmalı direksiyon gibi opsiyonları sunan otomobilde arka camlar manuel. ”





artık Corsa'nın standart donanım listesinde ve bu sayede park manevralarında direksiyonun hafifliyor oluşu, özellikle kadınların hoşuna gidecek bir özellik. Park etme yeteneği kısıtlı olan sürücüler içinse kör nokta uyarısıyla birlikte gelen ve 1500 TL ekstra ücretle satın "gelişmiş park pilotu" mevcut. Ağırlık merkezi 5 mm alçaltılan otomobilin virajlardaki tutumu da gayet güvenli.

“ Arka cam kesimi eskisi ile büyük oranda benzer olan yeni Corsa, gövde panelleri üzerindeki kat izleriyle daha hareketli bir tasarıma sahip. ”



Corsa 1.3 CDTi'nin yurtdışında 75 HP ve 95 HP'lik iki versiyonu mevcutken, ülkemizde sadece 75 HP'lik versiyonu ile satılıyor. 5 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilen bu motorun maksimum torku olan 190 Nm eski nesilde 1750-2250 d/d aralığında üretilirken, artık 1500-2500 d/d aralığında üretiliyor. Bu; alt devirlerde eskiye göre biraz daha iyi bir çekiş anlamına gelse de bu otomobilden performans olarak fazla bir şey beklememek lazım.

Performans verilerine videoda izleyebileceğiniz otomobil 600 km'yi aşan test sürecinde 4.8 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. 40 metrenin biraz üzerinde olan 100-0 km/s fren mesafesi geçen ay test ettiğimiz yeni Hyundai i20'den yaklaşık 2 metre kadar daha uzun. Açıkçası ben Opel'den bu konuda daha iyisini bekliyordum.

SONUÇ

Yeni Opel Corsa, şık ve düşük yakıt tüketimine sahip. Ancak bu iki özelliği sunan daha uygun fiyat etiketine, daha iyi fiyat-fayda ve fiyat-performans ilişkisine sahip başka modeller de var. Isıtmalı direksiyon+ısıtmalı ön koltuklar (Kış Paketi, 1500 TL), otomatik park sistemi+kör nokta uyarısı (1500 TL), yağmur sensörü+otomatik yanan farlar (Görüş

Paketi, 750 TL), elektrikli açılır tavan (3500 TL) gibi opsiyonlara sahip bu otomobilde otomatik klima ve elektrikli arka cam opsiyonu sunulmaması dikkat çekici.

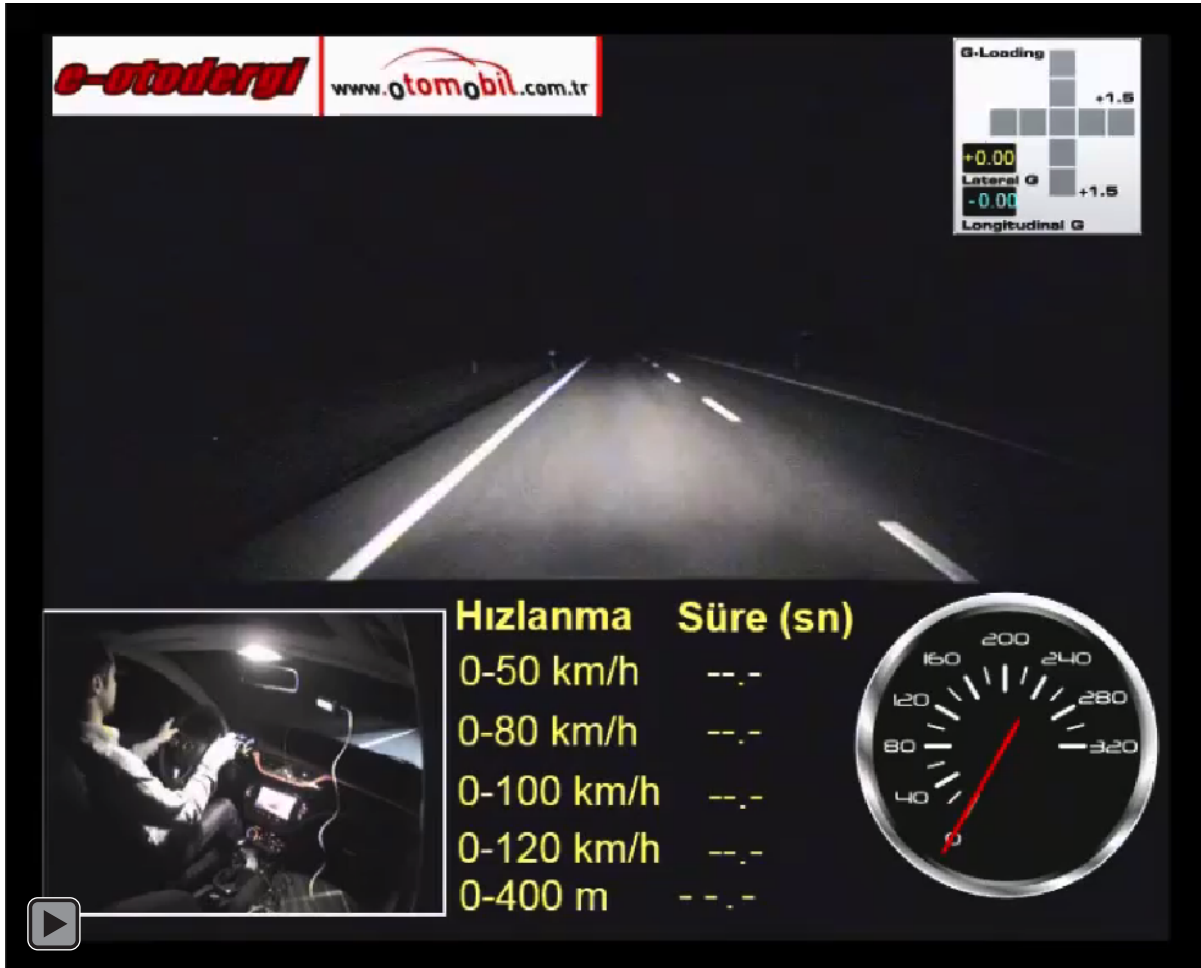


VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN EN AZ ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Opel Corsa 1.3 CDTi 75 HP

Fabrika verileri

Motor:.....	1248 cc, 4 silindirli, turbodizel.....
Şanzıman:.....	5 ileri manuel
Maksimum güç:	75 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	164 km/s
0-100 km/s:.....	14.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4021 / 1746 / 1481 mm
Bagaj hacmi:.....	285-1120 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):.....	4.6/ 3.3 / 3.8 lt /100 km
Fiyat:.....	54.469 (Essentia), 59.935 TL (Color Edition)
.....	68.534 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....	4.25 sn
0-80 km/s:.....	9.45 sn
0-100 km/s:.....	14.5 sn
0-120 km/s:.....	22.1 sn
0-400 m:	19.4 sn

Ara hızlanma

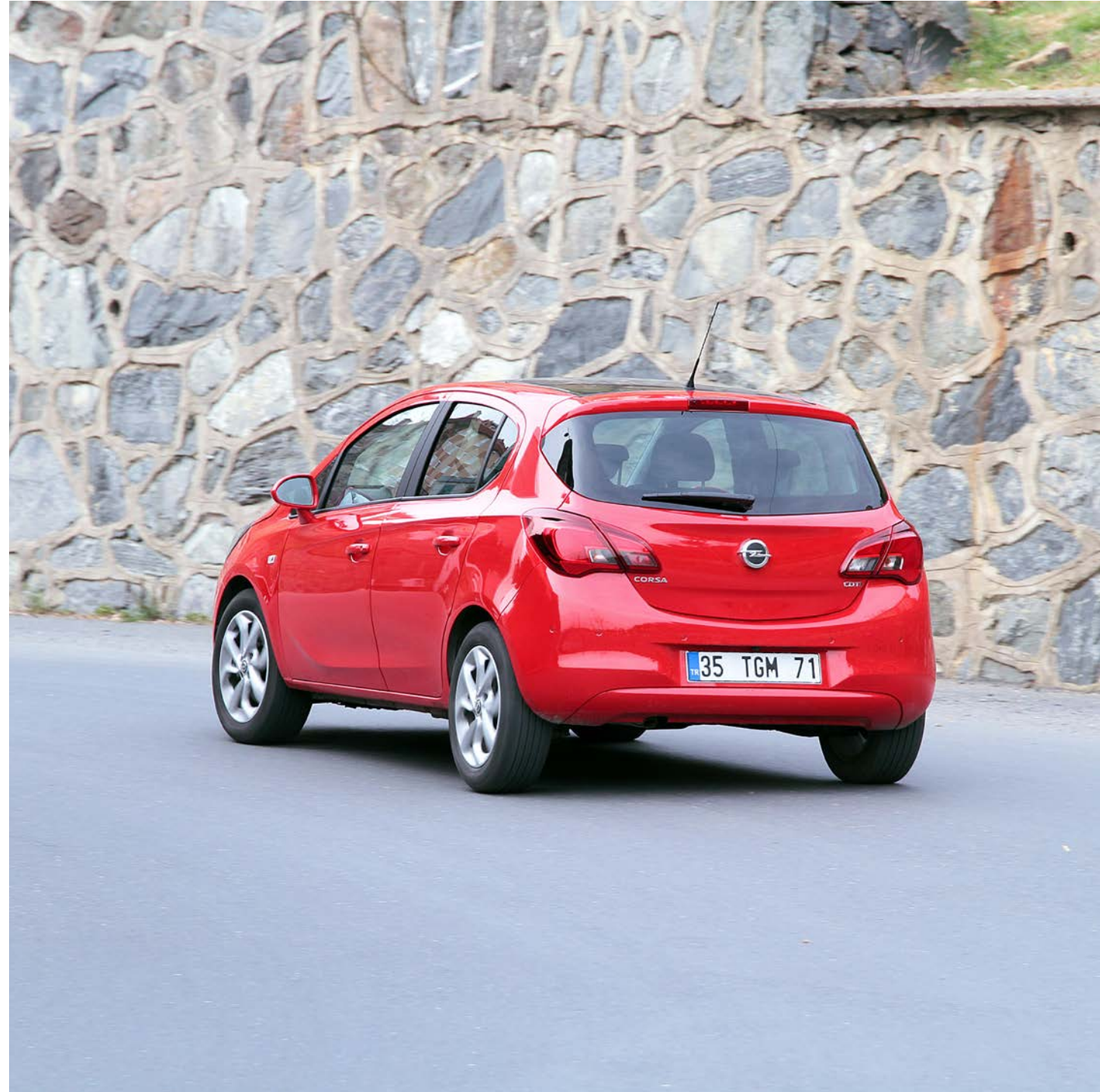
60-100 km/s (4. viteste):	10.9 sn
80-120 km/s (5. viteste):	16.8 sn

Frenleme

100-0 km/s:.....	40.4 m
80-0 km/s:.....	24.9 m
50-0 km/s:.....	9.7 m

- + Yakıt tüketimi, artan kalite hissi
- Fiyat, fren mesafesi daha kısa olmalı, B sütunu hizasında rüzgâr sesi

100 g/km **A**





Mercedes CLS 350 Dizel

Mercedes-Benz CLS, özel tasarımını gelişmiş Multibeam LED farlar ile tamamlamış.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



Otomobil dünyası, 2004 yılında tanıtılan ilk nesil CLS ile 4 kapılı coupe kavramı ile tanışmış oldu. Sportif görünümlü, hızlı, konforlu ve lüks bir gezinti otomobili arayışında olup da, bunların genelde 2 kapılı olması nedeniyle pek kullanışlı bulmayanlara yönelik bir gövde tipi olan 4 kapılı coupe'leri, spor sedan olarak tanımlayanlar da mevcut. Bu tanımlamaları bir önemi yok çünkü CLS; uzun motor kaputu, elmas tarzı radyatör ızgarası ve yere sağlam basan görünümü ile çok çekici bir otomobil. 2014 yılında makyajlanarak bu sayfalarda gözükken haline kavuşan otomobildeki teknik anlamdaki en büyük yeniliklerden bir tanesi, dünyadaki en gelişmiş far teknolojilerinden bir tanesi olan Multibeam LED farlar.

Otomobile binmeden önce uzaktan kumandaya bastığı zaman gelişmiş far sistemi, etrafa kısa bir süre mavi ışık yayarak, sonra beyaz ışığa geçiş yaparak adeta hoş geldin dedi. Otomobilin alüminyumdan üretilmiş, direksiz kapılarının ardı deyim yerindeyse “zenginler kulübü” havasında. İnsanı şımartan iç mekânda kaliteli ahşap, deri ve alüminyum görünümlü detaylar zevkli şekilde ve başarılı bir işçilikle bir araya getirilmiş. Makyajla beraber yüksek çözünürlüğe sahip, daha büyük bir (8 inç) ekran da araca eklenirken müzik sisteminin butonları, direksiyon simidi gibi detaylar da yenilenmiş. Ancak direksiyon simidi üzerinde, sol taraftaki buton grubunun kullanımı önceden daha rahattı. Eski buton diziliminde “OK” butonu tam merkezde yer alırken, artık sağ üstte ve kullanımı bence eskiye göre daha zor. Arka koltuklara binerken tasarım nedeniyle başı doğal olarak biraz eğmek gerekiyor ama bu bir kusur olarak sayılmamalı, çünkü aracın tasarımı zaten belli. Baş mesafesi ise platformunu paylaştığı E Sınıfı’ndan biraz daha az, ama yine de yeterli. Eğer otomobili bir coupe olarak değerlendirirseniz, arka koltuklardaki baş mesafesi oldukça iyi. Sedan olarak değerlendirirseniz biraz yetersiz kalıyor.



“ Gösterge tablosu şık. 8 inçlik yeni ekran yüksek çözünürlüklü. Ön koltuklarda hem ısıtma hem de havalandırma var. Klima sessiz ve etkili. ”

”

MOTORUN GÜCÜ AZALMIŞ

Dizel motorlu CLS 350'nin motor gücü, makyajla birlikte biraz azalmış. Önceden 3800 d/d'de 265 HP olan maksimum güç, artık 3600 d/d'de 252 HP. Bu performans değerlerinde ufak kayıplara neren olmuş ve 0-100 km/s hızlanma verisi fabrika verilerine göre 0.3 saniye yavaşlarken, maksimum hız da 250 km/s'den 245 km/s'ye inmiş. Tabii ki bu kayıplar Mercedes-Benz'in hedef kitlesinin kafasına takacağı şeyler değil. Buna karşılık fabrika verisi ortalama tüketim 5.8 lt/100 km'den 5.4 lt/100 km'ye inmiş. Bizim 600 km'yi bulan testimiz sonunda elde ettiğimiz tüketim değeri ise 8.7 lt/100 km oldu. Yakıt tüketimindeki azalmayı bir başarı olarak değerlendirmek mümkün değil. Eğer performans artarken, yakıt tüketimi düşmüş olsaydı (BMW'nin 3.0 litrelik dizel motorunda olduğu gibi) bunu bir başarı olarak değerlendirebilirdik. GPS teknoloji profesyonel test cihazı ile yapılmış ölçümlerini videoda izleyeceğiniz otomobile kış lastikleri takılı olması nedeni ile fren mesafesi olması gerekenden biraz uzun çıktı. Makyajsız versiyonda yaz lastikleri ile yaptığımız testlerde 37.5 m'lik 100-0 km/s fren mesafesi elde etmiştik.



3.0 litrelik turbo dizel motor gücünü, 7G-Tronic Plus adlı, direksiyondan manuel olarak da kumanda edilebilen 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarıyor. Çok diskli merkezi bir diferansiyele sahip olan sistem, normal koşullarda ön-arka arasında güç dağılımını 45:55 oranında yapıyor. Değişen zemin koşullarına göre bu oran 30:70 veya 70:30 arasında değişebiliyor. Aracın arkadan itişli kardeşlerinde 9 ileri oranlı otomatik şanzıman kullanıldığını da belirtelim. 4Matic sisteminin faydasını normal kullanımda temiz asfaltta anlamak pek mümkün değil. Ancak ıslak ve tozlu zeminlerde dip gazla yapılan kalkışlarda otomobilin kararlı şekilde ivmelenmesiyle sistemin başarısını net olarak anlamak mümkün.



Aracın süspansiyon sistemi aracın virajlarda yana yatmasını engelleyecek kadar sıkı, ama yol bozukluklarında da gayet konforlu. Düz gidiş stabiletesi çok iyi olan otomobilde uzun yolculuk yapmak yorucu değil. Ayrıca gelişmiş LED teknolojiли farlar ile gece yolculukları da daha güvenli. Uzun farlar yandığı zaman 475 metreye erişen bir menzil sunan bu far sistemi her bir taraf için 24 LED'den oluşuyor. Her far için 4 kontrol ünitesi bulunan bu sistemde ışığın yayılması, menzili; hıza, karşıdan otomobil gelip gelmemesine, direksiyon açısına

ve hatta zeminden gelen ışık yansımalarına göre kendiliğinden ayarlanıyor. Şimdiye kadar kullandığım adaptif far sistemleri arasında en iyi örnek diyebilirim. Test aracımızda ayrıca “Sürüş Yardım Paketi Plus” adlı opsiyon da (17.566 TL) vardı. Bu paket kapsamında gelen sistemlerden aktif şerit yardımcısı, herhangi bir nedenden dolayı araç şeritten çıkma eğilimi gösterirse, yoldan çıkan tarafta olan tekerleklerin ters tarafındakilere fren yaptırarak otomobili tekrar izine döndürüyor. Güvenliği arttıran bir sistem ancak Türk tüketicisine pek uygun değil.

“ Ön koltuklar rahat.
Arka koltuklara geçerken
tasarımdan dolayı başı
biraz eğmek gerekiyor. ”



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.

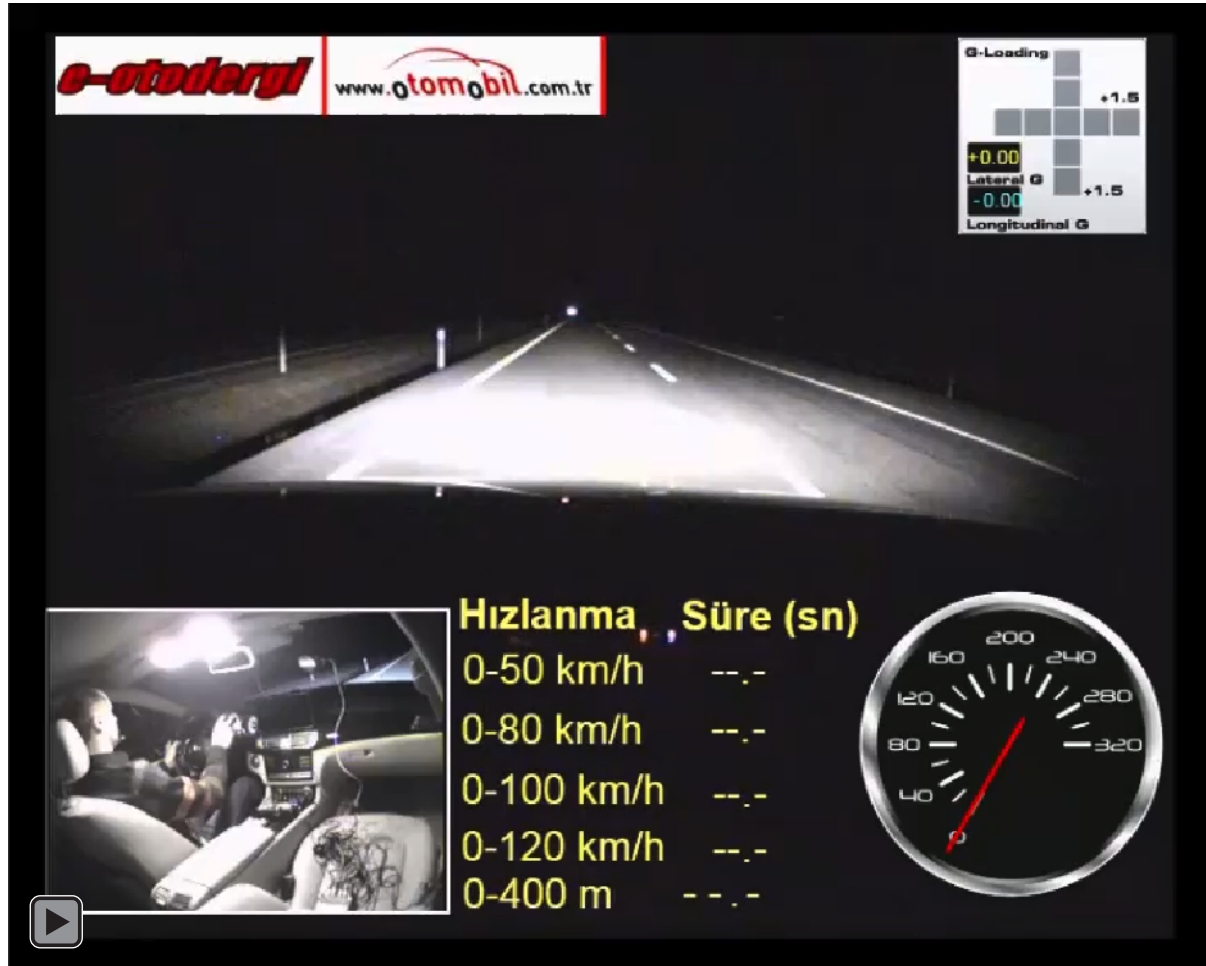


SONUÇ

Mercedes-Benz CLS 350 BlueTec 4Matic, çok kaliteli ve stil sahibi. Bu otomobili kullanırken özel bir otomobil kullanma hissini sonuna kadar yaşıyorsunuz.

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Mercedes-Benz CLS 350 BlueTec 4Matic

Fabrika verileri

Motor:.....2987 cc, V6 silindirli, turbodizel
 Şanzıman:.....7 ileri otomatik
 Maksimum güç: 252 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork: 620 Nm @ 1600-2400 d/d
 Maksimum hız:245 km/s
 0-100 km/s:.....6.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4937 / 1881 / 1418 mm
 Bagaj hacmi:..... 475
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):.....7.4 / 5.4 / 6.2 lt /100 km
 Fiyat:..... 431.700 TL(baz)-462.946 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....2.3 sn
 0-80-km/s:4.65 sn
 0-100 km/s:.....6.6 sn
 0-120 km/s:.....9.25 sn
 0-400 m: 14.8 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):.....4.6 sn
 80-120 km/s (D'de):.....5.7 sn

Frenleme

100-0 km/s:.....42.5 m
 80-0 km/s:.....26.8 m
 50-0 km/s:.....10.2 m

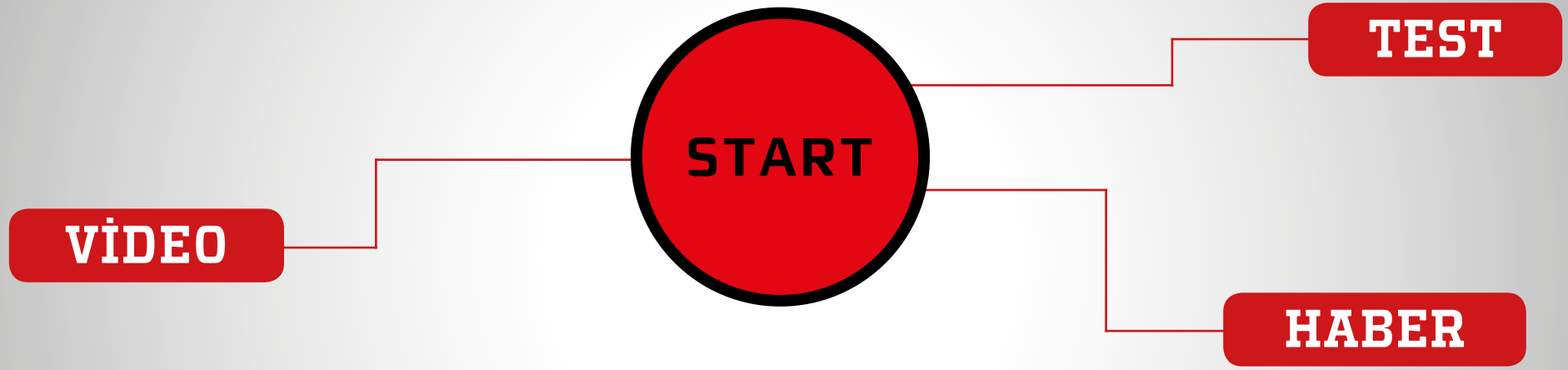
+ Kalite hissi, prestij, performans, aktarma
 -Fiyat

162 g/km D

Not: Test aracında kış lastikleri takılıydı ve hava sıcaklığı 7.5 dereceydi.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

BMW X6

Yeni BMW X6, eskisinden daha hızlı ve daha az yakıt tüketiyor. Tabii ki bu lükse ulaşmak kolay değil.





Bundan yaklaşık 7 yıl kadar önce BMW X6 ilk defa tanıtıldığında, geriye doğru alçalan tavan çizgisi ve kaslı görünümüyle ilgi uyandırmıştı. Üreticisi tarafından «Sports Activity Coupe» olarak tanımlanan ve aslında daha havalı bir X5 olan bu otomobili fastback crossover olarak tanımlamak da mümkündü. 2008 yılında yollara çıkan X6, yerini 2014 yılı içinde yeni nesle bıraktı. İlk nesliyle bu sınıftaki bir otomobil için ciddi bir rakam olan yaklaşık 250 bin adetlik satışa ulaşan X6, Mercedes-Benz'in de GLE Coupe adlı bir modeli üretmesine neden oldu.

“ Vitesleri direksiyonun arkasındaki kulakçıklardan değiştirebilmek de mümkün. ”



Uzun motor kaputu, geniş dingil mesafesi ve kısa ön teker-ön tampon mesafesi BMW'lerin sportif tasarım karakterinin gelenekselleşmiş öğeleri ve X6 da bu tasarım karakterine uygun. Yeni BMW X6 özellikle daha geniş radyatör ızgarası, yandaki daha belirgin kat izleri ve şişkin çamurluğu ile eskisinden daha güçlü gözüküyor. Otomobilin ebatlarında fazla bir değişiklik olmamış. 2933 mm'lik dingil mesafesi eskisi ile aynı. Buna karşılık 4909 mm'lik uzunluk eskisinden 32 mm daha uzun. Tavan yüksekliği de 12 mm'lik artışla 1702 mm olmuş.

Gelelim iç mekâna... Önce arka koltuklar... Hayatına 4 koltuklu bir araç olarak başlayan X6, artık 5 kişilik! Üstelik arka koltuklardaki baş mesafesi biraz daha iyi ve daha ferah bir his veriyor. Ancak bu otomobilin keyfi kuşkusuz ki sürücü koltuğunda çıkıyor. Test aracımızın konfor tipi ön koltuklarının tüm ayarları elektrikli olarak yapılabilir, ayrıca 3 kademeli ayarlanan ısıtma-havalandırma özelliğine de sahip.



Test aracımızda opsiyonel olarak alınan dijital gösterge tablosu vardı. Bu tablonun teması, konfor, spor ve ekonomik olmak üzere 3 farklı şekilde değişiyor. Bu değişim vites konsolundaki “Sürüş Deneyimi Kontrolü” kumandası ile gerçekleşiyor, yani otomobilin farklı sürüş karakterleri için, farklı göstergeler size bilgi aktarıyor.

X6’da en etkileyici değişikliklerden bir tanesi motorda olmuş. X6 xDrive30d’nin 3.0 litrelik, sıralı 6 silindirli, değişken geometrili turboya sahip dizel motoru 4000 d/d’de 258 HP güç üretiyor. Maksimum torksa 1500-3000 d/d aralığında 560 Nm tork üretiyor. Bu değerler eskiye göre 13 HP ve 20 Nm daha fazla ve 0-100 km/s hızlanma değeri 0.8 saniyelik iyileşme ile 6.7 saniye, maksimum hız da 8

“ Farklı sürüş karakterlerine, farklı kadran tasarımı. ”



km/s artışla 230 km/s olmuş. 1500 d/d gibi düşük bir devirden itibaren gelen maksimum tork, DIN normuna göre 2065 kg ağırlığındaki gövdenin alt devirlerden itibaren kolayca taşınmasını sağlıyor. Yakıt tüketimi mi? Bizim kullanımımızda 8 lt/100 km seviyelerinde gerçekleşti ki, bu değer aracın performansı ve cüssesine göre gayet iyi. Eco Pro modu kullanılarak yakıt tüketimini biraz daha aşağıya çekebilmek mümkün. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanın vites geçişleri konfor ve ekonomik sürüş modlarında hızlı ve pürüzsüz. Spor kullanımda ise tat verecek şekilde belirgin ve insanı koltuğa biraz bastırıyor. Test aracımıza 275/40 R20, arkada 315/35 R20 ebadında «run flat» kış lastikleri takılıydı ve bundan dolayı vergiler hariç 1860 Euro'ya alınabilen «Comfort» adaptif süspansiyonun gerçek konforunu göstermesi biraz zor oldu. Comfort adaptif süspansiyon arka amortisörler üzerinde etkili olan bir sistem. Daha gelişmiş bir sistem arayanlar BMW'nin «Profesyonel» adaptif süspansiyon sistemi de mevcut. Aracın yol tutuşu gayet başarılı, hatta öyle ki kompakt sınıftaki iyi yol tutan hatchback otomobil kadar yüksek limiti var. Aracın kütleini ve ağırlık merkezinin de yüksek olduğunu ancak sert virajlarda limitlere çok yaklaşıncaya anlıyorsunuz.

“Yenilenen X6'nın boyutları fazla değişmemiş olsa da, kıvrımlı hatları ile eskiye göre daha güçlü gözüküyor.”





Asfalt üzerinde iyi olan X6, hafif arazi koşullarında da akıllı dört çeker sistemi ve 212 mm'lik taban yüksekliği ile rahatça ilerliyor, 50 cm derinliğindeki sulardan geçebiliyor.

SONUÇ

Yeni BMW X6 xDrive30d aynı karoserde hem performanslı, hem düşük yakıt tüketimli, hem sportif görünen, hem de patika yollarda gidebilen çok amaçlı bir otomobil.

“ Arka koltuklar artık 3 kişilik ve baş mesafesi biraz daha iyi. Bagaj zemininin altında ek bir saklama alanı daha var. ”





BMW X6 xDrive30d

Fabrika verileri

Motor:.....2933 cc, 6 silindirli, turbodizel
 Şanzıman:..... 8 ileri otomatik
 Maksimum güç:258 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 560 Nm @ 1500-3000 d/d
 Maksimum hız:230 km/s
 0-100 km/s:..... 6.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4909 / 1989 / 1702mm
 Bagaj hacmi:..... 580-1525 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):..... 6.8/ 5.6 / 6.0 lt /100 km
 Fiyat:166.193 Euro (baz) 226.865 Euro (test aracı)

+Performans, tüketim
 -Arka görüş

159 g/km

D

Toyota Yaris Hybrid

Toyota Yaris, 1.5 benzinli motor ve e-CVT otomatik şanzımana sahip hibrid teknolojili versiyonunda düşük yakıt tüketimi ve emisyon vaat ediyor.





K

üçük sınıfta yer alan hatchback gövdeli Yaris, bildiğiniz üzere geçen yıl yeni jenerasyonuna kavuşmuştu ve bu sayfalarda

1.33 lt benzinli motor ve Multidrive S adlı CVT şanzımana sahip versiyonuna yer vermiştik. Aynı otomobil, şimdi hibrid teknolojisiyle karşımızda.

ŞEHİRLİ BOYUTLAR

Yaris, şehir içinde pratik bir kullanım sunan boyutlara sahip. 3950 mm uzunluk, 1695 mm genişlik, 1520 mm yükseklik ve 4.8 metrelik dönüş yarıçapı, onu hem dar sokaklarda hem de sınırlı park alanlarında işlevsel kılıyor. Otomobilin 2510 mm'lik dingil mesafesi, bu sınıf için yeterli iç mekanı sağlarken 286 litrelik bagaj hacmi de sınıf ortalamaları içinde yer alıyor. Hybrid modelin 1120 kg'lık ağırlığının, benzinli modelden 60 kg daha fazla olduğunu belirtelim.

İŞLEVSEL İÇ MEKAN

Yaris'in iç mekanı, kendisinden bir üst sınıfta yer alan otomobillerle rekabet edebilecek işlevselliğe sahip. Kapaklı-kapaksız eşya gözü ve bardaklık sayısı bakımından çok cömert olan otomobil, çift renkli ön konsolun ve kapı içlerinin önemli bir kısmında kullanılan yumuşak malzemeyle şaşırtıyor. Diğer bölgelerde ise sert plastik var. Yol bilgisayarı kumanda eden butona ulaşımın zor olması ve gece kullanımında, cam açma-kapama butonlarının aydınlatılmaması ise dezavantajlı özellikler arasında yer alıyor. Ön konsoldaki 7 inç'lik renkli ve dokunmatik Toyota Touch 2 ekranı, birçok birimin aynı yerden kumanda



“ İç mekan işlevselliğiyle öne çıkıyor. Bardaklık ve eşya gözü sayısı yeterli. Yumuşak malzeme kullanımı kaliteyi arttırıyor. ”

edilmesini sağlaması bakımından başarılı. Kullanımı çok da pratik olmayan sistemde, sürüş sırasında hibrid teknolojisini tüm ayrıntılarıyla takip edebiliyorsunuz.

1.5 HSD MOTOR

Test aracımızda, Toyota'nın uzman olduğu teknolojilerden biri yer alıyor: HSD. Hybrid Synergy Drive kelimelerinin ilk harflerinden oluşturulan bu isim, Japon üreticinin "tam hibrid" teknolojisini ifade ediyor. Bu da içten yanmalı motor (Yaris'te 1.5 lt VVT-i benzinli motor var) ile elektrikli motorun (Yaris Hybrid'de iki adet elektrikli motor var) bir uyum içerisinde, zaman zaman birlikte, zaman zaman ise tek başlarına çalışmasıyla yol almak anlamına geliyor. 1.5 litrelik benzinli motor 75 HP güç üretiyor. Ancak elektrikli motorlarla birlikte toplam güç 100 HP'ye çıkıyor. Maksimum tork ise 111 Nm. Yüzde 100 elektrikli otomobillerde yer alan "kabloyla şarj etme" sistemi ve dolayısıyla da dezavantajı bulunmayan Yaris Hybrid'de, elektrikli motorlara güç veren piller sürüş sırasında gerekli koşullar sağlandığında (frene basıldığında, rampa inerken vb.) kendi kendine şarj oluyor. Dur-kalk trafikte sadece elektrikli motorlarla ve hiç ses çıkarmadan yol alabilen, araç dururken



“ Motoru çalıştırmak için “Power” butonuna basmak yeterli. Sürüş sırasındaki elektrik-benzin harcaması ekrandan takip edilebiliyor. Şanzıman CVT. ”



tüm motorların otomatik olarak stop ettiği, gerekli olduğunda ise (tam güç verildiğinde, rampa çıkarken vb.) tüm motorların bir arada çalıştığı otomobil, düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımıyla dikkat çekiyor. Öyle ki, fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi sadece 3.3 lt/100 km. Biz ise İstanbul ve çevresinde gerçekleştirdiğimiz sürüşümüzde 5.0 lt/100 km'lik bir ortalama elde ettik. 1.33 lt benzinli motor ve Multidrive S şanzımanlı versiyonla elde ettiğimiz ortalama tüketim 7.2 lt/100 km idi. Bu da Yaris Hybrid'in yakıt tüketimindeki farkını ortaya koyması bakımından önemli bir veri. 165 km/s'lik maksimum hız, benzinli motorlu versiyondan 10 km/s daha az, ancak 0-100 km/s hızlanma konusunda Yaris Hybrid, 12.0 saniyelik değerle, kardeşinden 0.6 saniye daha başarılı. Otomobilin karbondioksit salımı ise sadece 82 g/km (benzinli 119 g/km). Yaris Hybrid'de, Multidrive S adlı e-CVT otomatik şanzımana yer verilmiş. Tam gaz verildiğinde gürültülü çalışan şanzıman, sürekli değişken oranlı olması sayesinde sarsıntısız bir sürüş sağlıyor.

BAZ FİYATI 54.950 TL

Toyota Yaris 1.5 Hybrid Multidrive S modelinde Cool ve Spirit donanımları bulunuyor. Cool versiyonunun fiyatı 58.650 TL, bu sayfalarda gördüğünüz Spirit versiyonunun fiyatı ise 64.950 TL.





1.33 benzinli motora ve aynı şanzımana sahip Cool versiyonun etiketinin 54.950 TL olduğu göz önüne alınırsa, Toyota Türkiye, Yaris modelinde “hibrid” teknolojisi için 3700 TL istediği ortaya çıkıyor ki, bu rakam bu teknolojinin getirdiği düşük yakıt tüketimi ve emisyon için son derece makul.

Toyota Yaris Hybrid 1.5 Multidrive S Spirit

Fabrika verileri

Motor:..... 1467 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, hibrid
 Şanzıman:..... Multidrive S (e-CVT otomatik)
 Maksimum güç: 75 HP@ 4800 d/d (Toplam güç 100 HP)
 Maksimum tork: 111 Nm @ 3600-4400 d/d
 Maksimum hız: 165 km/s
 0-100 km/s:..... 12.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):3950 / 1695 / 1520 mm
 Bagaj hacmi:..... 286 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):..... 3.3 / 3.6 / 3.3 lt/100 km
 Fiyat (Cool / Spirit):.....58.650 TL / 64.950 TL

+Sportif tasarım, işlevsel iç mekan, yakıt tüketimi, emisyon
 - Sert süspansiyon, performans

82 g/km A



VW Polo 1.0 litre

VW Polo; 3 silindirli, 1.0 litrelik, 75 HP gücündeki motoruyla kendi ailesinin giriş seviyesini oluşturuyor. Aracın fiyatı sunduğu özelliklere göre biraz yüksek.



B segmenti olarak da bilinen küçük sınıf otomobiller arasında sevilen bir seçenek olan VW Polo'nun daha önce 1.2 TSI DSG versiyonuna bir karşılaştırmamızda yer vermiştik. Polo, şimdi de 1.0 Trendline versiyonu ile sayfalarımıza konuk oluyor. 2014 yılı içinde gördüğü makyaj ile burun kısmında ve arka tarafında ufak tefek değişiklikler yapılan Polo'da orta konsolda da bazı kumanda birimleri yenilenmiş ve bilgi ekranı donanım listesine eklenmiş. Aracın iç mekânı 4 kişi için yeterli genişlik sunuyor. Ancak iç mekândaki plastiklerin kalite hissi, Comfortline donanımlı Polo'lara göre hissedilir derecede düşük.





Bu otomobilin en çok merak edilen yanı motoru... Araçta 3 silindirli, 999 cc'lik, benzinli bir motor yer alıyor. Bu mütevazı atmosferik motor, 6200 d/d'de 75 HP güç ve 3000-4300 d/d aralığında 95 Nm tork üretiyor. Motorun otomobile sağladığı performans çok yüksek değil ama bu otomobili taşıyabiliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 14.3 saniyede tamamlayan otomobil, ilk 3 viteste kabul edilebilir hızlanma değeri sağlıyor. Bence şehiriçi kullanımlarda gayet yeterli olan bu makine, 3 silindirli motorların kendine has sesiyle de, gerçekte olmasa bile en azından işitsel olarak bir sportiflik veriyor. 1.0 litrelik motorun

nefesi otoyol rampalarında biraz kesilse de sonuçta bu motorun önceliği performans değil, ekonomi. Bunu bilerek kullanıldığı zaman sorun da kalmıyor. Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi 4.8 lt/100 km olan Polo 1.0 75 HP ile gerçek hayatta 7.0 lt/100 km civarında tüketim değerleri yakaladık. Dikkatli kullanımdaysa 5.0 lt/100 km seviyelerini rahatça gördük.

Polo önceden olduğu gibi şimdi de rahat kullanımlı bir otomobil. Aracın direksiyon sisteminde iyileştirmeler yapılmış ve yönlendirmesi başarılı. Süspansiyon sistemi

“ Sade tasarımı iç mekanda göstergeler rahat okunuyor. Solda yer alan far kumandaları Alman otomobillerinin ortak özelliği. Ön koltukların arasında bir adet bardaklık var. ”

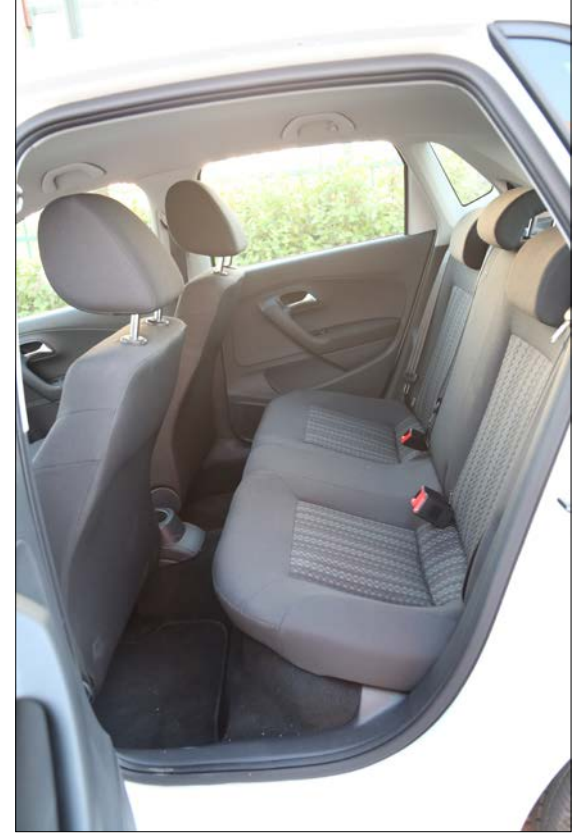
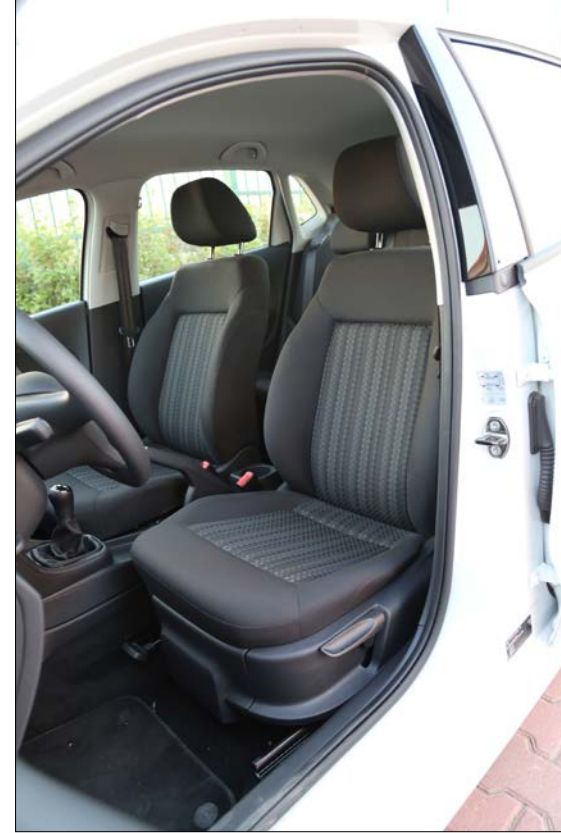
konforlu ve güvenli bir sürüş sağlıyor. Yol sesi başarılı şekilde yalıtılmış olan otomobilde otoyol sürüşlerinde hafif rüzgâr sesi duyulması pek bir rahatsızlık vermiyor. Bu araçla ilgili beni şaşırtan noktalardan bir tanesi yol bilgisayarını manuel olarak sıfırlayamamak oldu, bu işe yarayan bir buton varsa da ben bulamadım. Yakıt tüketim değeri yakıt alındığı zaman sıfırlanıyor. Diğer

konu ise eski model Polo'larda sürüş destek sistemleri kapatılabiliyorken, yenisinde bu mümkün değil. Yeni nesil küçük otomobillerde bu yönde bir eğilim var ve en azından 50 km/s hıza kadar kapatılabilen elektronik sürüş destek sistemleri, bazı durumlarda (karda sürüş gibi) kolaylık sağlayabiliyor.



SONUÇ

39.700 TL fiyata sahip Polo 1.0 Trendline, rahat vites geçişlerine sahip, kolay kullanımlı ve rahat bir otomobil. Motoru fazla sıkıştırmadığınız zaman yakıt tüketimi de makul, zaten sıkıştırırsanız da performans olarak pek bir şey değişmiyor. Yakın bir donanım seviyesine sahip kuzeni Seat Ibiza 1.4 85 HP Style'ın 35.900 TL'lik etiketi düşünüldüğünde ve fiyat-fayda, fiyat-performans gibi kriterlere göre ele alındığında fiyatı biraz yüksek kalıyor.



“ 280 lt'lik bagaj bu sınıf için ortalama bir değer.
Ön ve arka koltuklar rahat.

”



VW Polo 1.0

Fabrika verileri

Motor:..... 999 cc, 3 silindirli, benzinli
 Şanzıman:..... 5 ileri manuel
 Maksimum güç:75 HP @ 6200 d/d
 Maksimum tork: 95 Nm @ 3000-4500 d/d
 Maksimum hız:173 km/s
 0-100 km/s:..... 14.3 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):3972 / 1682 / 1453mm
 Bagaj hacmi:.....280-952 lt
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):..... 6.4/ 4.4 / 5.1 lt /100 km
 Fiyat:.....39.700 TL

+ Vites geçişleri, rahat kullanım
 - Yer yer basit plastik

108 g/km **B**



DCT'ler sarmış dört bir yanımı

Nedir bu DCT? Klasik tork konvertörlü veya CVT (continuosly variable transmission) otomatik şanzımanların tahtını sallayan, robotize otomatikleştirilmiş manuel şanzımanları piyasadan silmeye gelen bir canavar...

Binek otomobillerde yakın zamanda yaygınlaşan çift kavramalı şanzıman (DCT- Duat Clutch Transmission) aslında sanıldığı gibi pek yeni bir teknoloji değil. 1940'larda Adolphe Kégresse'nin mükemmel fikri üzerine inşa edilen bu vites kutusu tipi, mali sebeplerle, binek araç dünyasında kendine yeni yeni yer bulmaya başladı.

İlk olarak Porsche (PDK, Porsche Doppelkuplung – Porsche 956/962 - 1983) ile otomotiv dünyasına adım atan DCT'ler, yine VW grubu bünyesinde vücut bularak binek araçlarda yaygınlaştı. Devamında neredeyse tüm otomobil üreticileri ürün gamlarına bu “yeni” teknolojiyi eklemekte gecikmediler. DSG (VW), EDC (Renault-Nissan), TCT(Fiat-

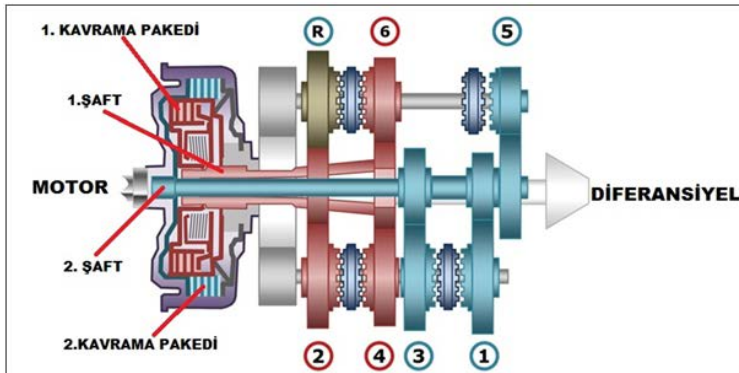


✍️ Yiğit Özkan

Chrysler), Powershift (Ford-Volvo), TC-SST (Mitsubishi) vb gibi bir çok kısaltmalar otomobil fiyatlarına 5-10'ar bin TL ekler hale geldiler.

Peki, bu kadar ek para verilmesini sağlayacak avantaj neydi? Cevap çok basit: Yakıt ekonomisi ve otomatik vites bir arada! Motor - tekerlek arasındaki güç akışının bir numaralı elemanı olan şanzımanlar, vites değiştirme esnasında bu güç akışını kesintiye uğrattıklarından dolayı verimsiz çalışırlar. Manuel vitesli bir araçta sürücü ayağını debriyaj pedalına her bastığında motor ile şanzıman bağlantısını keser. Bu sayede vites değişimi sağlanabilir. Ancak DCT'lerde durum farklı...

DCT ile manuel şanzımanlar birbirlerine çok benzerler. Manuel şanzımanlarda sürücünün



kontrol ettiği debriyaj pedalı ile aktif/deaktif konuma getirilen 1 adet kavrama paketi ve 1 adet şaft bulunurken, DCT'de debriyaj pedalı yerine vites değişim devrini hesap eden bir sistem, 2 adet kavrama paketi ve 2 adet şaft bulunur.

Görselde 6 ileri bir DCT görüyorsunuz. 1. kavrama pakedi ve 1. şaft; 2, 4 ve 6'ncı vites dişlilerini kontrol ederken, 2. kavrama pakedi ve 2. şaft; 1,3,5 ve geri vites dişlilerini kontrol ediyor. Örneğin 1. kavrama pakedi, volan ile birlikte hareket ederken – yani motor gücü vites kutusuna akıyorken - , 1. şaftı döndürür böylece 2, 4 veya 6'ncı vitelere senkromeçler vasıtasıyla geçiş yapılabilir.

DCT şanzımanlarda vites geçişi nasıl oluyor? Örneğin; 3. viteste gidiyorken motor-şanzıman güç aktarımı 1. kavrama paketi üzerinden sağlanıyor (1. kavrama paketi ve 1. şaft volan ile birlikte hareket halinde). Sistem, vites değişimi için gerekli hesaplamaları arka planda yapıyor ve milisaniyelerle ölçülen bir süre içinde 1. kavrama paketini devreden çıkarıp, 2. kavrama paketini devreye alıyor ve 4. vitese geçmiş oluyoruz. Vites değişimi için adeta hazır kıta olarak bekleyen 2. kavrama paketinin bu süper

hızlı işlemi sonucunda robotize şanzımanların en büyük sorunu olan “sarsıntılı vites geçişleri” tamamen ortadan kalkmış oluyor.

Önümüzdeki ay görüşmek üzere...



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