

WWW.

NİSAN 2015

SAYI: 81

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



İLK SÜRÜŞ

PEUGEOT 308 1.6 BlueHDi EAT6

■ OUTBACK 2.0 DİZEL ■ 500X 1.6 MULTIJET ■ RENEGADE 1.6 MULTIJET ■ OCTAVIA COMBI 1.6 TDI 4X4 ■ VITO

Ağacı yaşken eğmeye çalışmak

Oğlum Selim iki buçuk yaşına yaklaşıyor. Bu yazıyı yazarken, 2 Nisan'da doğan kızım Maya ise daha 12 günlüktü. Şu günler, Maya'ya değil elbette ama Selim'e trafik eğitimi vermeye başladım. Ancak bu iş Türkiye'de çok ama çok zor. Çünkü siz çocuğa doğrusunu öğretmeye çalışırken etraftaki herkes yanlışını uyguluyor. Gerçekten çaresizim ve ne yapmak gerektiğini bilmiyorum. Bugüne kadar oğlumla yaya olarak önüne geldiğimiz hiçbir yaya geçidinde kimse durup yol vermedi. Şimdi ben bu çocuğa yaya geçidinde yayaların öncelikli olduğunu nasıl öğreteceğim? Benzer şekilde; ben otomobil kullanırken ve o çocuk koltuğundan meraklı bakışlarla beni ve etrafımızda akan trafiği incelerken, kırmızıda geçenleri, emniyet şeridinden gidenleri, üstümüze direksiyon kıran otobüs ve minibüsleri, kural tanımadan makaslar atarak giden motosikletleri ve kasksız-kıyafetsiz sürücülerini, otoyolda tezgah açıp muz, fındık ve şarj kablosu satan adamları,

bagaja doldurulmuş çocukları, emniyet kemerini arkadan bağlayanları görmemesini nasıl sağlayacağım? Bence bu imkansız bir istek. Selim'in ve büyüyünce Maya'nın, bu ülkenin sokaklarında doğru dürüst bir trafik eğitimi almaları hayalden öte bir şey değil. Elbette evde ve okulda bu eğitimi veririz ama sokağa çıktıklarında bu bilgilerin karşılığını bulamayacaklar ve benim gibi trafikte her dakika sinir harbi yaşayacaklar. Maalesef bu düzenin değişeceğine inancım da yok.



Teknoloji tembelliği

Kullandığım ilk otomobil 1973 model bir Renault 12 idi. Daha sonra Renault 9, Fiat Uno gibi otomobilleri kullanmışlığım da vardır. Bunları bugünkü otomobillerden ayıran en önemli fark mekanik olmaları, hatta tam birer sürücü otomobili olmaları diyebiliriz. Elektronik ateşlemenin bile büyük bir ayrıcalık olduğu zamanlardı... Gelişen teknoloji ile hayaller de gerçek olmaya başladı, düşünün bundan 20 yıl önce “otomobiller kendi kendine park edecek” deseler, muhtemelen Jules Verne'in romanlarının fazlaca etkisinde kalmış gözüyle bakılırdı ve otomobil kullanırken sürücünün yapması gereken tek şey yola odaklanmaktı. Gelişen teknoloji ile birlikte akıllı telefonlar, dokunmatik araç içi ekranları gibi dikkat dağıtan oyuncaklar da yaygınlaştı. İnsanın dikkatini dağıtan teknoloji, güvenlik konusunda da devreye girdi ve kendi kendine yavaşlayan, direksiyonu hafifçe çevirerek, aracı şeritte tutan sistemler ortaya çıktı. Son dönemde test ettiğim çeşitli otomobillerde bu tip sistemler var ve kesinlikle işe yarıyorlar. Ancak bana göre insanın hatalarını, kimi zaman da vurdumduymazlıklarını düzelten bu sistemler “nasıl olsa şeritten çıkarken direksiyonu düzelten var, fren yapmazsam otomobil kendi zaten duracak” düşüncesine yol açarak, deyim yerindeyse sürücüyü daha da tembelleştirerek dikkatini azaltıyor. Gözlemlerime göre “insan rahata çabuk alışır” misali, sürüş teknolojilerine de çabuk alışıyor ve bunun sonucunda da sürücüler de asıl görevleri olan kendilerini yola verme eyleminden uzaklaşıyorlar.

Mutlu bir ay dilerim.





HABERLER

- 13 Porsche Sürüş Merkezi
- 18 Şubat 2015 otomobil satışları
- 24 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 25 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ

- 26 Peugeot 308 1.6 BlueHDi EAT6
- 32 Subaru Outback 2.0 Dizel
- 38 Fiat 500X 1.6 Multijet

VEİEOLU TEST

- 44 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 46 Jeep Renegade

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 55 Skoda Octavia Combi 1.6 TDI 4x4
- 61 Mercedes-Benz Vito

TEKNİK

- 67 Downsizing (Hacim küçültme)

YASAL UYARI

- 69 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

NİSAN 2015 - SAYI 81

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 Bulunanlar

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.

Hem anne-baba hem sevgili olabilenlere.

Yeni B-Serisi.

Sadece otomobil değil, bir hayat seçersiniz aslında. Ve bu hayata çok şey sığdırmak istiyorsanız, otomobiliniz Yeni B-Serisi olmalı. AMG tasarım konsepti, LED gündüz farları, Çarpışma Önleme Yardımcısı PLUS ve daha birçok özelliğiyle Yeni B-Serisi, şimdi sizi Mercedes-Benz Türk bayilerinde test sürüşüne bekliyor.



Bir Daimler markası

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.mercedes-benz.com.tr
www.facebook.com/mercedesbenztr



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Makyajlı i30 bayilerde

Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan makyajlı Hyundai i30 Türkiye'de satışa sunuldu. Yenilenen tasarımı ve daha verimli motorlarıyla öne çıkan makyajlı i30, ayrıca yüzde 20'ye kadar daha düşük yakıt tüketimi sağlayan 7 ileri DCT çift kavramalı şanzımana da kavuştu. Performans isteyen müşteriler ise benzinli turbo motorla donatılan 186 HP'lik yeni i30 T-GDI Sport versiyonu tercih edebilecekler. Makyajlı i30, markanın karakteristik geniş hava girişli ızgarası ve yeniden tasarlanan tamponla dikkat çekiyor. Ayrıca yeni led farlar ve yeni tip sis lambaları da aracın sportif öğelerini oluşturan diğer yenilikler. i30; Blue Drive, Style, Style Design Pack ve Elite olmak üzere dört donanım paketiyle satışa sunuluyor. 1.6 Turbo GDI motorlu Sport modeli ise Elite donanım paketiyle benzer özellikleri bünyesinde barındırıyor. Hyundai i30, 1.4 MPi, 1.6 GDI, 1.6 T-GDI ve 1.6 CRDi olmak üzere dört motor ve farklı şanzıman kombinasyonlarına sahip. i30 fiyatları 52.950 TL'den başlıyor.



Yeni BMW 1 Serisi

www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure

BİR. BAŞKA GÜZEL. YENİ BMW 1 SERİSİ.

Her çizgisiyle heyecan veren etkileyici tasarım.
kendine hayran bırakan muhteşem performans.
BMW ruhunu her detayında taşıyan Yeni BMW 1 Serisi
hakkında detaylı bilgi, kiralama ve finansal
seçenekler için: 0850 252 10 10

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

Mercedes-Benz pick-up üretecek

Mercedes-Benz 2020 yılına kadar ilk pick-up modelini üreteceğini açıkladı. Bu haber, ilk kez bir premium üreticinin pick-up modeli geliştireceği anlamına geliyor. Adı, teknik özellikleri ve hangi yıl satışa sunulacağı açıklanmayan Mercedes-Benz Pick-up'ın hedef pazarları ise Latin Amerika, Güney Afrika, Avustralya ve Avrupa olacak. Bundan 20 yıl önce M Sınıfı'nı üreterek ilk premium SUV modelini yollara çıkaran Mercedes-Benz, bakalım pick-up sınıfında da BMW, Audi ve Volvo gibi diğer premium markaları peşinden sürükleyebilecek mi? Mercedes-Benz'den yapılan açıklamada, ilgili pazarlarda pick-up sınıfındaki artışın dikkat çekici bir seviyeye geldiği ve bunun da bu kararın alınmasında etkili olduğu belirtiliyor. Bildiğiniz gibi, Volkswagen de bu durumdan hareketle ilk pick-up modeli olan Amarok'u geliştirip satışa sunmuştu.



CIVIC

+ +
+ ALIRKEN DE + SATARKEN DE + +

55.490 TL'den
başlayan fiyatlarla!



2.250 TL değerinde
navigasyon hediye!

Şimdi al
Eylül
2015'te öde!

%0,78
faiz oranı

Nisan ayı boyunca
1.500 TL
takas desteği*

- 8 inç Dokunmatik TFT LCD Ekran
- Kolay Montaj ve Otomatik Uyum
- 4 GB Dahili Hafıza
- 4 GB SD Kart
- DVD, DivX, CD, Müzik Çalar
- USB Girişi
- 24 AM/FM Kanal Hafızası



Discovery Sport Türkiye’de

Land Rover’ın yeni premium kompakt SUV modeli Discovery Sport’un satışına başlandı. Discovery Sport, ilk etapta 2.0 litre benzinli ve 9 ileri vitesli otomatik şanzıman kombinasyonu sunuyor ve 88.308 Euro’dan başlayan anahtar teslim fiyata sahip. Yaz sonundan itibaren 2.0 litre dizel motor seçeneğiyle de satın alınabilecek olan ve hali hazırda SE, HSE ve HSE Luxury adı verilen üç ayrı donanım paketiyle tercih edilebilen Land Rover Discovery Sport, üstün dört tekerlekten çekiş sistemi, teknolojik donanımları ve Euro NCAP’ten 5 yıldız alan güvenlik özellikleriyle ön plana çıkıyor. Bununla birlikte tüm dış gövde rengi seçeneklerinde sunulan “Black Tasarım Paketi”yle ise müşterilerin Land Rover Discovery Sport’larını siyah renkli ızgara, çamurluk havalandırmaları, yan aynalar, siyah Discovery motor kapağı yazısı ile bagaj ambleminin yanı sıra 19 inç veya 20 inç’lik parlak siyah alaşım jant seçenekleriyle satın alabilmesi imkanı da sunuluyor.



Ford’unuzu yaza, kendinizi mutlu anlara hazırlayın!

4 yaş ve üzeri modellerde 199TL’den başlayan
Eko Servis fırsatı

199TL ve üzeri harcamalarda
yazlık bakım seti hediyesi

119 TL’den başlayan
Motorcraft yaz lastikleri avantajı

59TL’ye klima dolumu avantajı



Bilgi için tıklayın



Kış sertifikalı yaz lastiği

Michelin, Mayıs ayında kış sertifikalı ilk yaz lastiği yeni Michelin CrossClimate'i kullanıcılarla buluşturacak. Michelin mühendisleri tarafından 36 ay gibi kısa bir sürede geliştirilen CrossClimate'in, yaz ve kış lastiklerinin üstün yanlarını tek bir lastikte birleştirdiği iddia ediliyor. Michelin, sürücülere hem dört mevsim güvenlik hem de hareket kabiliyeti sunmayı hedefliyor. Kuru zeminde kısa mesafede fren yapma imkanı, ıslak zeminde frenlemede "A" derecesi ve kış mevsiminde kullanım için 3PMSF işareti olan Michelin CrossClimate lastiğin uzun lastik ömrüne, enerji verimliliğine ve konfora sahip olduğu açıklanıyor. CrossClimate'in 15-17 inç arasında değişen 23 farklı boyutta satışa sunulması ve 2016 yılında farklı boyutlarının üretilmesi planlanıyor. V tipi diş deseni ve 3D birbirine kenetlenen kanal teknolojisiyle hem yanlamasına hem de boylamasına açılırları sayesinde karlı havalarda yol tutuşunu güçlendirdiği ifade edilen lastiğin omuz bölgesindeki EverGrip teknolojisi, karlı havalarda yüksek performans vaat ediyor.



ISTANBUL AUTOSHOW 2015

**Dünyanın
yeni harikaları**



22-31 MAYIS 2015
TÜYAP FUAR VE KONGRE MERKEZİ - BEYLİKDÜZÜ

www.istanbulautoshow2015.com

facebook.com/istautoshow

twitter.com/ist_autoshow

instagram.com/istanbulautoshow15

GENERALI

HİZMET SPONSORU

Çelik Motor Fito

ETKİNLİK SPONSORU

Continental

ULAŞIM SPONSORU

Shell

ANA SPONSOR

TÜYAP
www.tuyap.com.tr

ODD
ODD ODİT
DİSTRİBÜTÖRLERİ
ODD

OICA

Mitsubishi'de garanti süresi 5 yıla çıktı

Mitsubishi Motors, araçlarının garanti süresini 3 yıldan 5 yıl/100.000 km'ye çıkarttı. Japon üretici, yeni satılacak araçlarını 3 yıl yerine 5 yıl/100.000 km boyunca garanti altına alacak. Söz konusu düzenleme, Mitsubishi markalı Pajero, Outlander, ASX, Lancer, Attrage ve Space Star binek araçlar ile L200 pick-up modellerini kapsıyor.



e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Focus'a 1.5 TDCi Powershift seçeneği

Kasım ayında lansmanı yapılan yeni 2015 Ford Focus'un 120 HP güç üreten 1.5 TDCi turbo dizel motora ve 6 ileri PowerShift otomatik şanzımana sahip versiyonu Mayıs ayında Türkiye'de satışa sunulacak. Focus, Ford'un yeni tasarım diline uygun olan trapezoid ön ızgara ile yeni nesil ön far tasarımına, dörtgen formlu sis farlarına, kaslı motor kaputuna ve tampon tasarımına sahip. Türkiye fiyatı henüz açıklanmayan yeni Ford Focus 1.5 TDCi Powershift, diğer Focus modelleri gibi kullanıcılarına 8 inç'lik yüksek çözünürlüklü renkli dokunmatik ekran, yeni üç kollu direksiyon simidi, paralel park ve dikey park sistemi, paralel park çıkış yardımcısı, Ford SYNC II gelişmiş araç içi iletişim sistemi, Aktif Şehir İçi Güvenlik Sistemi, Şerit Takip Sistemi, Şeritte Kalma Yardımcısı, Kör Nokta Uyarı Sistemi, Çapraz Trafik Uyarı Sistemi ve MyKey teknolojisini sunuyor.



Opel Mokka 1.6 dizel otomatik geliyor

Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik, 1.6 CDTi turbo dizel motorla ilk kez Mokka modelinde sunulacak olan 6 ileri, tork konvertörlü tam otomatik vitesin müjdesini verdi. Keklik şunları söyledi: "1.6 CDTi motor, ülkemiz pazarında Mokka'nın satış rakamlarını yukarıya taşıyacak. 1.6 litrelik yeni Mokka Dizel'i Enjoy, Business ve Cosmo olmak üzere üç farklı donanım seçeneğiyle sunuyoruz. Düz vites seçeneğine sahip 1.6 Mokka Dizel bayilerimizde satışa sunuldu, otomatik şanzıman seçeneği ise Nisan ayından itibaren bayilerimizde yerini alacak". Opel Mokka 1.6 CDTi Manuel'in başlangıç fiyatı 77.000 TL, otomatik vites seçeneğinin başlangıç fiyatı ise 81.000 TL. Mokka 1.6 CDTi modelinin ortalama yakıt tüketimi 4.3 lt/100 km olarak veriliyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 9.9 saniye.

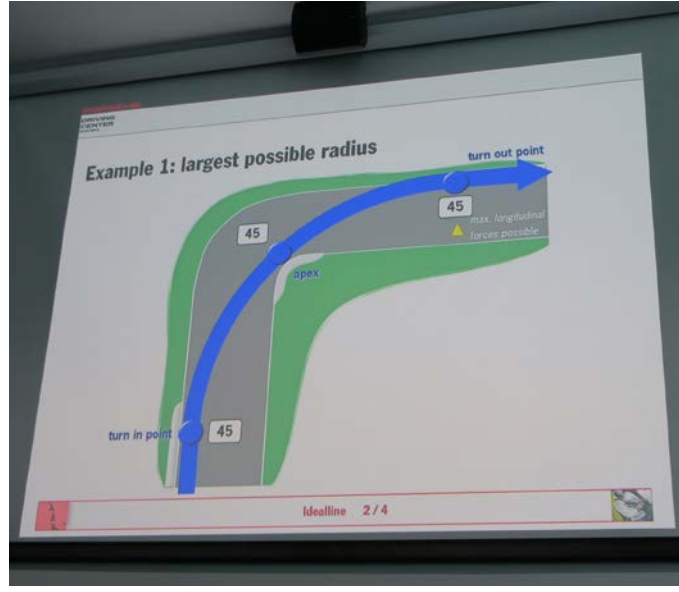
Porsche Sürüş Merkezi açıldı

Porsche Orta ve Doğu Avrupa Bölgesi sürüş merkezi İstanbul'da açıldı.



Porsche Sürüş Merkezi, Intercity İstanbul Park'ta açıldı. 3 milyon euro'luk bir yatırımla faaliyete geçen Porsche Sürüş Merkezi'nde aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Porsche Orta ve Doğu Avrupa bölgesi müşterilerine ve medya mensuplarına yönelik ileri sürüş eğitimleri verilecek. Düzenlenen basın toplantısında konuşan söyleyen Doğu Otomotiv Porsche Türkiye Satış ve Pazarlama Müdürü Selim Eskinazi, Porsche Orta ve Doğu Avrupa Bölgesi'nin kullanımında olacak toplam 63 günlük süre zarfından ortalama her yıl 1500 misafir ağırlamayı hedeflediklerini söyledi ve "Geçtiğimiz yıllarda Porsche tarafından düzenlenen profesyonel ileri sürüş eğitimleri ve etkinlikleri için çoğunlukla müşterilerimizle birlikte yurt dışına seyahat ediyorduk. İstanbul'da hayata geçirilen proje ile Türkiye'deki Porsche kullanıcıları için önemli bir ayrıcalık sağlanmış oldu" dedi.





Sürüş Merkezi'nde iki farklı eğitim paketinin müşterilerine sunulduğunu belirten Selim Eskinazi, "eğitim paketlerinden ilki, günde yaklaşık 40 misafirimizin katılımıyla gerçekleştireceğimiz 'Sürüş Günleri'. Sürüş Günleri'nde, katılımcılara slalom, frenleme, pist ve arazi sürüşü gibi çeşitli parkurlarda eğitimler verilecek. Sürüş Merkezi'nin sunacağı diğer paket ise, bire bir programı. Bu program, katılımcıların normal sürüş günlerinde uygulanan etapları daha yoğun bir şekilde tecrübe edebilecekleri iki sürüş gününden oluşuyor. Katılımcıların isteğine bağlı olarak, kişiye özel programlanabilen Bire Bir eğitim,

sürüş yeteneklerini ilerletmek veya belirli bir alanda kendisini geliştirmek isteyen katılımcılar için eşsiz bir deneyim olacak" dedi.

Biz de Türk basın mensupları olarak Porsche Sürüş Merkezi'nde düzenlenen güvenli sürüş teknikleri etkinliğinde Porsche model gamının neredeyse tüm gövde tiplerini test etme olanağı bulduk.

Sürüş merkezinde sürücülerin gerçek hayatta karşılaşacakları farklı yol koşulları simüle ediliyor. Profesyonel eğitmenler tarafından verilen bu eğitimlerde profesyonel yarışçılar da

görev yapıyor. Diğer sürüş eğitim merkezlerinde olduğu gibi buradaki temel kural da "gitmek istediğin yöne bak" ve "direksiyona yumuşak davran".



Dairesel pist - drift:

Buradaki yüzeyin tutunması karlı zemine eşit ve yaz lastikleri ile bu tutunma neredeyse yok seviyede. Cilalı, ıslak mermer yüzeyde otomobil kullanmak gibi düşünülebilir. Burada gaz pedalı direksiyon koordinasyonu ile araç yönlendiriliyor. Gaza sert basmak, geç kontra vermek spin atmakla sonuçlanıyor.

***Launch control - kalkış kontrolü:***

Porsche 911 Turbo S ile kalkış denemesi. 560 HP gücündeki bu araç 0-100 km/h hızlanmasını 3.1 saniyede tamamlıyor. Parkur sonunda sert fren yapılıyor. Burada bulunan test araçları launch control ile 1200 defa kalkış yapmalarına rağmen herhangi bir problem yaratmamış.

Frenleme - engelden kaçma:

Burada karlı zemini simüle eden ıslak-kaygan yüzeyde fren yaparak engel aşma denemesi yapılıyor. Buradaki kilit nokta tam güçle fren yaparken, direksiyona çok yumuşak ve hassas davranmak.

***Slalom:***

Burada amaç kukaların arasından en hızlı geçmek ve aracı bitiş noktasında iki kuka arasına frenle yerleştirmek. Araç kukalardan daha ileride veya geride durursa 2 saniye ceza alınıyor.



Kick plate:

45 km/s hızla giderken kaygan zemine geçmeden, aracın arka aksına, hareketli bir platformla yanal kuvvet uygulanıyor. Uygulanan kuvvetin yönü tamamen rastlantısal. Bu istasyon refleks kadar, direksiyon hâkimiyeti de gerektiriyor.



Arazi - off road sürüşü:

Bu parkurda Cayenne ve Macan ile 45 derecelik yanal eğimlerden geçiliyor, 45 derece eğimden iniliyor ve çıkılıyor. Ayrıca su geçişi de var.

Pist sürüşü:

Bu istasyonda ne yazık ki start-finish düzlüğünü kullanamadık. Önümüzdeki güvenlik aracının yavaşlatması nedeniyle limitleri çok zorlayamasak da 911 GT3, 911 Turbo S gibi otomobillerin direksiyonunda olmak güzeldi.



2011'i ancak yakaladık

Şubat ayında satışlar şaşırtıcı bir şekilde yükseldi ve 11.118 adedi yerli, 29.699 adedi ise ithal olmak üzere toplam 40.817 adet satışa ulaşıldı. Bir taraftan buna sevinebiliriz ama diğer taraftan bu rakamlara dört yıl öncesinde, yani 2011 yılında ulaştığımızı da hatırlamak lazım.

Henüz dolardaki artış fiyatlara tam olarak yansımadığı için insanlar bu aralar otomobil satın almaya olumlu bakıyorlar. İleride almayı düşünenler de alımlarını biraz erkene çekiyorlar. Bütün satıcılar seçimlerden sonra ne olacağı belli olmaz diyerek insanları alıma yönlendiriyorlar. Dolayısıyla da karşımıza satışların neredeyse patladığı bir tablo çıkıyor.

Yerli otomobil satışları Şubat ayında 11.118 adet oldu. 3872 adet satan Renault yine liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 2474 adetlik satışla Fiat ve 2171 adetle Toyota geldi. Böylece Şubat ayında üçüncünün adı değişmiş oldu.

Şubat ayında 29.699 adet ithal otomobil satıldı. Geçen yılın da lideri olan Volkswagen, Şubat ayında 6942 adetlik satışla birinciliğini devam ettirdi ve 2014'te olduğu gibi 7-8 binlik banda yerleşmiş oldu. Yeni Focus Sedan satışlarının biraz artmasıyla Ford, toplam 2782 adetlik satışla yeniden ikincilik kürsüsüne çıktı. Onun ardından büyük bir başarı yakalayan Dacia markası 2289 adet satışla üçüncülük koltuğuna yerleşti. Opel ise 2239 adet satışla dördüncü geldi.

Model sıralamasına gelince: Şubat ayında eski trende geri döndük ve en çok satan modeller yine C segmentinden çıktı. 2412 adet satışla Fiat Linea birinci olurken, 2132 adet satışla Toyota Corolla ikinci, 1867 adet satışla Volkswagen Passat üçüncü oldu.

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

 İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2014	2015
Ocak	24.368	24.498
Şubat	27.167	40.817
Mart	37.812	
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	
2 aylık toplam	51.535	65.315
Yıllık Toplam	587.331	...

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1	Renault	3872	6533
2	Fiat	2474	4038
3	Toyota	2171	3215
4	Hyundai	1908	3408
5	Honda	529	1077
6	Ford	164	243
Toplam		11.118	18.514

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1	Volkswagen	6942	11.433
2	Ford	2782	3883
3	Dacia	2289	3998
4	Opel	2239	3191
5	Skoda	1568	2083
6	BMW	1536	2755
7	Mercedes-Benz	1384	1801
8	Nissan	1372	2321
9	Renault	1309	1962
10	Peugeot	1110	1956
11	Audi	1103	1713
12	Seat	1103	1267
13	Hyundai	1011	1795
14	Citroen	941	1624
15	Kia	676	1006
16	Toyota	535	862
17	Fiat	377	625
18	Volvo	290	585
19	Jeep	281	520
20	Honda	241	339
21	Land Rover	87	118
22	Mazda	80	107
23	Mitsubishi	64	128
24	Alfa Romeo	59	93
25	Porsche	48	93
26	MINI	47	68

Sıra	Marka	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
27	Subaru	40	105
28	Proton	40	95
29	Chery	38	64
30	Jaguar	25	25
31	Tata	24	45
32	SsangYong	21	65
33	Suzuki	17	44
34	Geely	7	11
35	Bentley	4	4
36	smart	3	7
37	Maserati	2	4
38	Lancia	2	2
39	Infiniti	1	2
40	Lamborghini	1	2
41	Ferrari	0	0
Toplam		29.699	46.801

Not: Sıralamalar Şubat ayına göre yapılmıştır.

“İthalatlerde Volkswagen’in, yerlilerde ise Renault’nun ipi göğüslediği Şubat ayında en çok satan model ise Fiat Linea oldu.”



Sıralama aynı kaldı

Ocak ayında küçük bir çıkış yakalayan A segmenti, Şubat ayında tekrar eski haline dönmeye başladı. Zaten bu segmentte satışları Hyundai i10 yönlendiriyor. Yani onun satışları fazla olunca pazar payı fazla çıkıyor. Her ne kadar Citroen C1'in yenilendikten sonra satışları artsa da, bunun ne kadar bu şekilde devam edeceğini zaman gösterecek.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Hyundai i10.....	164.....	305
2.....	Citroen C1.....	43.....	135
3.....	Fiat Panda.....	18.....	31
4.....	Fiat 500	16.....	27
5.....	smart fortwo.....	3.....	7
A Segmenti toplam satış.....			512
A Segmenti pazar payı.....			% 0,78

Küçük fark liderlik getirdi

Volkswagen Polo, Şubat ayında küçük bir farkla liderlik koltuğuna oturdu. Polo 1766 adet satarken, sadece 22 adet az satan Hyundai i20 modeli 1744 adetle ikinci oldu. Yeni Opel Corsa'dan daha fazla satış beklenebilirdi, ancak şimdilik 1127 adet satarak dördüncülükle yetinmek zorunda kaldı.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Volkswagen Polo.....	1766	2109
2.....	Hyundai i20	1744	3103
3.....	Renault Clio HB	1389	2039
4.....	Opel Corsa.....	1127	1488
5.....	Ford Fiesta	658	1083
6.....	Dacia Sandero	524	884
7.....	Seat Ibiza.....	318	369
8.....	Toyota Yaris.....	230	391
9.....	Kia Rio	163	213
10....	Peugeot 208	156	261
B Segmenti-HB toplam satış			12.654
B Segmenti-HB pazar payı			% 19,40



Lider ama keyifsiz

Renault Symbol kendi segmentinde lider oldu ama pek de keyifli sayılmaz. Çünkü daha önceki versiyonları tüm modeller arasında da genelde ilk üçe giriyordu. Yani Renault'nun Dacia Logan olarak fabrikadan çıkardığı bu model maalesef Türkiye'de Renault markasıyla dahi istenen satış adetlerini yakalayamıyor

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Renault Symbol.....	908.....	1272
2.....	Peugeot 301	676.....	1067
3.....	Citroen C-Elysee	580.....	931
4.....	Skoda Rapid.....	107.....	145
5.....	Kia Rio	2.....	6
B Segmenti-Sedan toplam satış.....			3457
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 5,30



Volkswagen Golf arayı açıyor

Volkswagen Golf her geçen ay diğer modellerle arasını açıyor. Dizel motorun beğenilmesinin yanı sıra 1.2 TSI motor da, bu modeli almak isteyenler için uygun bir fiyat teklifi sunuyor. Bunun sonucu olarak da başarı kaçınılmaz oluyor. Makyajlandıktan sonra satışları biraz yükselen Renault Megane ikincilik koltuğuna yerleşti.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Volkswagen Golf	1772	2640
2.....	Renault Megane	917	1047
3.....	Seat Leon	610	702
4.....	Opel Astra HB	373	586
5.....	Toyota Auris.....	273	420
6.....	BMW 1 Serisi	269	328
7.....	Audi A3 HB.....	203	327
8.....	Skoda Rapid Spaceback	180	242
9.....	Hyundai i30.....	121	291
10....	Volvo V40	60	140
C Segmenti-HB toplam satış.....		8143	
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 12,50	

Fiat Linea tekrar öne geçti

Şubat ayında atak yapan Fiat Linea, 2412 adet satışla liderlik koltuğunu kaptı. Sürpriz yapan Toyota Corolla ise 2132 adet satışla ikinciliğe yükseldi. Yeni Ford Focus Sedan 1734 adetlik satışla üçüncü olurken, Renault Fluence ve Volkswagen Jetta'nın satışları düştü.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Fiat Linea	2412	3923
2.....	Toyota Corolla	2132	3149
3.....	Ford Focus Sedan	1734	2146
4.....	Renault Fluence	1395	3137
5.....	Volkswagen Jetta	890	2082
6.....	Skoda Octavia	671	779
7.....	Hyundai Accent Blue	582	973
8.....	Opel Astra Sedan.....	580	842
9.....	Honda Civic	529	1077
10....	Audi A3 Sedan	391	676
C Segmenti-Sedan toplam satış		19.151	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,30	



Yine Volkswagen Passat

Yeni Passat Türkiye'de de büyük ilgi görmeye devam ediyor. Şubat ayında 1867 adet satan model, rakiplerinin açık ara önünde. Mercedes-Benz C Sınıfı'nın fiyatının yüksek oluşu satışları sınırlı tutarken, bu durum tüketicileri Volkswagen Passat'a yönlendiriyor. BMW 3 Serisi'nin dizel versiyonunun da fiyatı yüksek kalıyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Volkswagen Passat	1867	3704
2.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	543	625
3.....	BMW 3 Serisi	416	694
4.....	Skoda Superb	404	629
5.....	Volkswagen CC.....	220	301
6.....	Audi A4	193	283
7.....	Volvo S60.....	140	315
8.....	Opel Insignia	79	151
9.....	Peugeot 508	74	154
10....	Ford Mondeo	58	71
D Segmenti-Sedan toplam satış		6801	
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 10,40	



Sıralama aynen devam ediyor

Ocak ayındaki durum aynen geçerli. 2014 yılının tamamında BMW 5 Serisi yarışı önde bitirmişti. 1.6 litre motorla avantajlı bir fiyat yakalayan BMW 5 Serisi, sadece içinde bulunduğu segmentin değil, Şubat ayında kendi markasının da en fazla satan modeli oldu. Mercedes-Benz E Sınıfı 215 adet satarak ikincilikle yetinmek zorunda kaldı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	BMW 5 Serisi	466.....	1.024
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	215.....	384
3.....	Audi A6	163.....	220
4.....	Volvo S80.....	15.....	23
5.....	Jaguar XF	13.....	13
E Segmenti-Sedan toplam satış.....			1667
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 2,55

Sportif patron işbaşında

Ocak ayında biraz sessizliğe bürünen Mercedes-Benz markası Şubat ayında tekrar atağa geçerek ilk iki sırayı kaptı. Sportif patronların tercihi Mercedes-Benz CLS 13 adet satarak lider olurken, seçimlerin yaklaştığı şu günlerde taleplisi artan Mercedes-Benz S Sınıfı ise 12 adet satışla ikincilik koltuğuna yerleşti.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Mercedes-Benz CLS	13.....	19
2.....	Mercedes-Benz S Sınıfı	12.....	18
3.....	BMW 7 Serisi	6.....	15
4.....	Porsche Panamera.....	4.....	11
5.....	Audi A8	2.....	8
F Segmenti toplam satış			121
F Segmenti pazar payı			% 0,18



Kardeş kavgası

Hem Dacia Duster hem de Nissan Qashqai Renault-Nissan işbirliğiyle üretiliyor. Kullanılan motorlar ve bazı teknik donanım temelde aynı özellikleri taşıyor. Dolayısıyla satışlardaki rekabete bir bakıma kardeş kavgası da diyebiliriz. Biri tasarım ve teknik olarak ön plana çıkarken, diğeri ekonomik fiyatıyla beğeni topluyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Nissan Qashqai	995.....	1582
2.....	Dacia Duster	880.....	1530
3.....	Kia Sportage.....	455.....	705
4.....	Renault Captur	274.....	499
5.....	Hyundai ix35	226.....	389
6	Honda CR-V	218.....	306
7.....	Jeep Renegade	148.....	268
8.....	Nissan Juke	136.....	296
9.....	Jeep Cherokee	86.....	139
10....	BMW X1	63.....	73
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....			8209
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....			% 12,6



Taşlar yerine oturuyor

Şubat ayı taşların yerine oturmaya başladığı ay olarak karşımıza çıkıyor. Diğer segmentlerde de olduğu gibi sürpriz bazı modeller Ocak ayında liderlik koltuğuna yerleşmişti. Bu segmentte de Land Rover markası Ocak ayında gerilere düşerken, Şubat ayında atak yaparak markanın iki modeli ilk iki sırayı ele geçirdiler.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2015	Ocak Şubat 2015
1.....	Range Rover Sport	41.....	54
2.....	Range Rover.....	34.....	38
3.....	Porsche Cayenne	32.....	62
4.....	Jeep Grand Cherokee	22.....	41
5.....	BMW X5	15.....	44
Lüks SUV Segmenti toplam satış		268	
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,41	

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)

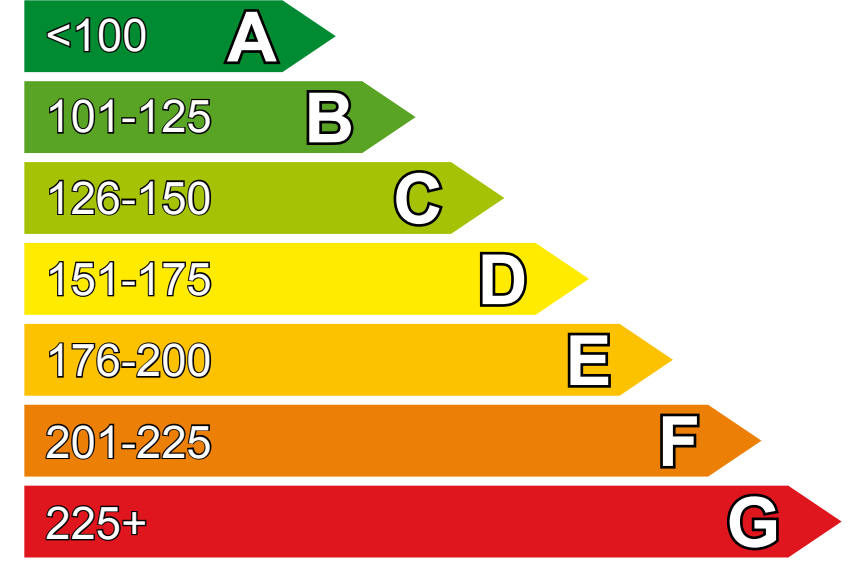
Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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.

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.
- 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.



Peugeot 308 1.6 Dizel Otomatik

Peugeot 308, günümüz kompakt otomobil pazarında başarının anahtarı olan dizel motor + otomatik şanzıman kombinasyonunu sunmaya başladı.





İlkemizde satışına 2014 yılında başlanan Peugeot 308, en önemli eksiği olan dizel otomatik seçeneğini sunmaya başladı. 2015 yılı içinde 4000 adet olarak hedeflenen 308 satışlarının yüzde 70-80 kadarının dizel otomatik olması öngörülüyor ki, bu da hayli yüksek bir oran. Biz de Peugeot 308 1.6 BlueHDi EAT6'yı Balıkesir-Çanakkale civarında kullanma şansı bulduk.



Peugeot 308 zaten yollarda olan bir otomobil olduğundan dış tasarımını uzun uzadıya anlatmadan motor ve sürüş özelliklerine odaklanalım. Bilindiği gibi son yıllarda çift kavramalı şanzımanlar, kompakt sınıfta hatırı sayılır satış rakamlarına ulaşan VW ve Renault gibi üreticiler tarafından çokça tercih ediliyor. Hızlı vites geçişlerine sahip bu şanzımanlar bu özellikleriyle kullanıcıların beğenisini kazansa da, ilerleyen dönemlerde zaman zaman ses yapmaları gibi nedenlerle de kullanıcılarını rahatsız ettiler. Tork konvertörlü otomatik şanzımanlar daha konforlu ve güvenilir olmalarına rağmen daha yavaş vites değişimleri ve fazladan yakıt tüketimi gibi handikaplara sahipti. Sahipti diyorum çünkü Peugeot 308'de yer alan Aisin üretimi otomatik şanzıman bu genellemeyi ortadan kaldırabilecek özellikte. 6 ileri oranlı bu şanzıman kâğıt üzerindeki verilere göre popüler çift kavramalı şanzımanlardan daha hızlı. Gerçek hayat kullanımında daha hızlı hissettirmese de çift kavramalı şanzımanlar kadar hızlı hissi veren EAT6 şanzımanın vites geçişleri de sarsıntısız.

ADEBLUE KATKILI

Dizel motorlar çevreye yanmamış hidrokarbon (HC), karbon monoksit (CO), nitrojen oksit (NOx) ve çeşitli partiküller salıyor. Şu an piyasadaki en çevreci dizel teknolojilerinden olan BlueHDi adındaki mavi (Blue) takısını gerçekten hak ediyor. Çünkü AdBlue katkılı BlueHDi sistemi, azot oksit emisyonunu (NOx) yüzde 90 oranında, partikülleri de yüzde 99.9 oranında azaltıyor.

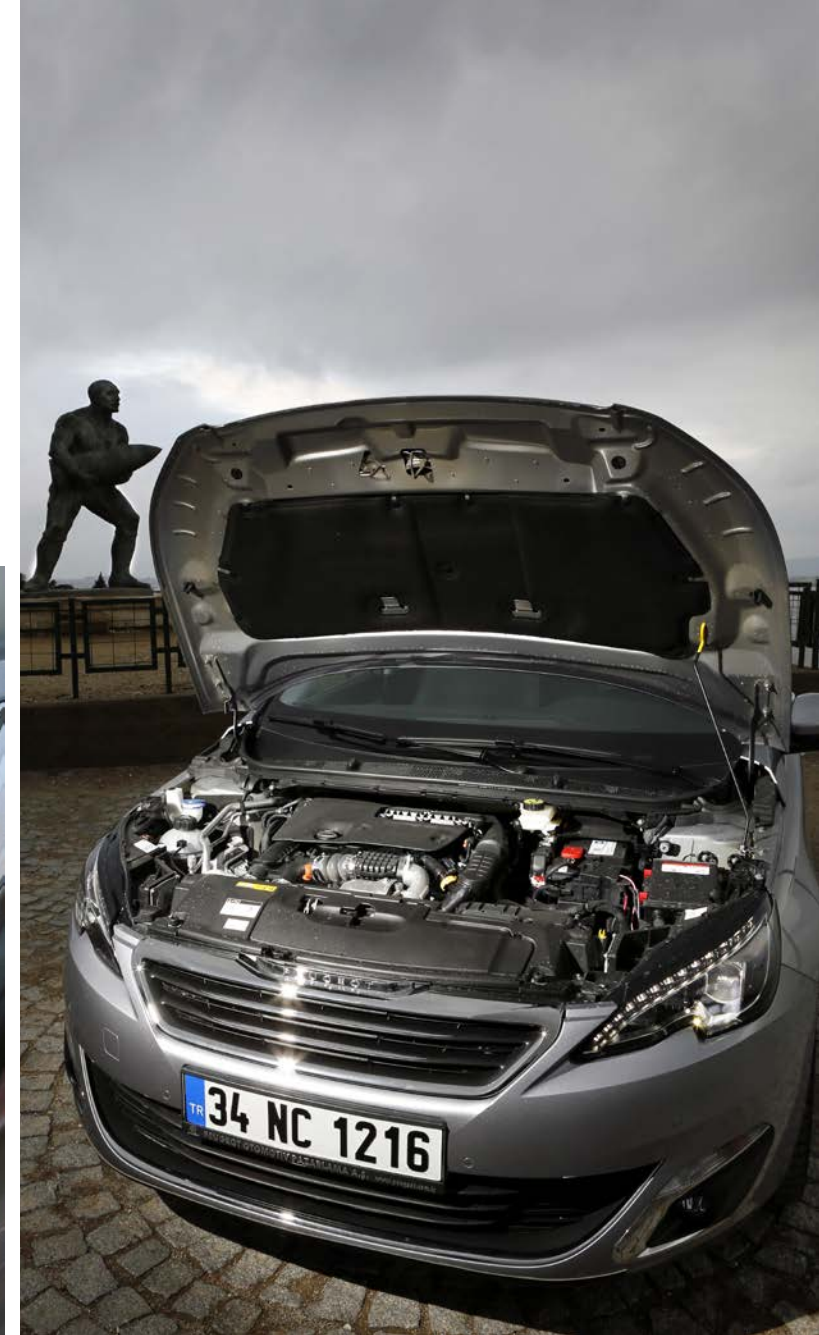
Gelelim performansa... Bu otomobilde ikisi iri kıyım olmak üzere toplam 4 kişiydik ve 420 lt'lik bu sınıf için iyi bir hacim sunan bagajda da (VW Golf 380 lt) kabin tipi valizler vardı. Buna rağmen çekiş ve performans gayet yeterliydi. 3500 d/d'de 120 HP güç ve 1750 d/d'de 300 Nm tork üreten motora sahip 308 1.6 BlueHDi 6EAT Allure'de 2400 TL ek ödeme ile Performance Pack adlı opsiyon alınabiliyor. Adından da anlaşılacağı gibi performans(!)



meraklılarına hitap eden bu opsiyonla birlikte sport tuşuna basıldığında gösterge tablosu kırmızı oluyor, ayrıca hoparlörlerden sportif bir motor sesi de kabine doluyor. 18 inçlik jantları, direksiyondan kumandalı vitesleri ve ivme (G) ölçer tablosunu da barındıran bu sistemle birlikte aracın gaz pedalı tepkisi de biraz iyileşiyor. Ancak bu cafcıflı donanım bakıp da aracın daha hızlı gittiğini düşünmeyin. Çünkü katalog verilerine göre 16 inçlik jantlara sahip 308 1.6 BlueHDi 6EAT Active, 17 inç jantlı Allure donanımlı ve 18 inç jantlı Performance Pack'li Allure'den daha hızlı ve daha az yakıt tüketiyor. Allure 0-100 km/s hızlanmasını 10.2 saniyede tamamlarken, Active 9.5 saniyelik 0-100 km/s verisi ile 0.7 saniye daha hızlı. Yakıt tüketimi konusunda da Allure ortalama 3.8 lt/100 km tüketirken, Active 3.5 lt/100 km tüketime sahip. Yani üst donanımı tercih edecekler daha yavaş ve daha fazla yakıt tüketen bir otomobile sahip olacaklar.

Otomobilin sürüş dinamikleri ise başarılı. Direksiyon tepkileri ve yol

tutuşu güvenli olan otomobilin virajlı yollarda keyifli bir kullanım sunuyor. Dokunmatik ekran ise bana göre pek pratik değil. Çünkü en temel işlemlere bile ekrandan kumanda edilmesi insana fazladan iş yaptırıyor. Örnek vermek gerekirse Radyo mönüsünde iken, klima ayarlarını değiştirmek için önce klima mönüsüne girmek, sonra da ısı ayarını yapmak gerekiyor.



SONUÇ

308 1.6 BlueHDi EAT6, başarılı bir motor-şanzıman ikilisine sahip. Motor yeterince güçlü, vites geçişleri ise hızlı ve sarsıntısız. Tüketim ise rakiplerinden daha düşük.

Peugeot 308 1.6 BlueHDi EAT6 Allure**Fabrika verileri**

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	120HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4253 / 1804 / 1457 mm
Bagaj hacmi:	420 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	3.5 / 3.8 / 4.2 lt /100 km
Fiyat:	81.990 TL

- + Kalite hissi, direksiyon tepkileri, motor-şanzıman
- Kullanışsız dokunmatik ekran

98 g/km **A**

Subaru Outback 2.0 Dizel

Yeni Subaru Outback, EyeSight adlı güvenlik teknolojisi ile dikkat çekiyor.



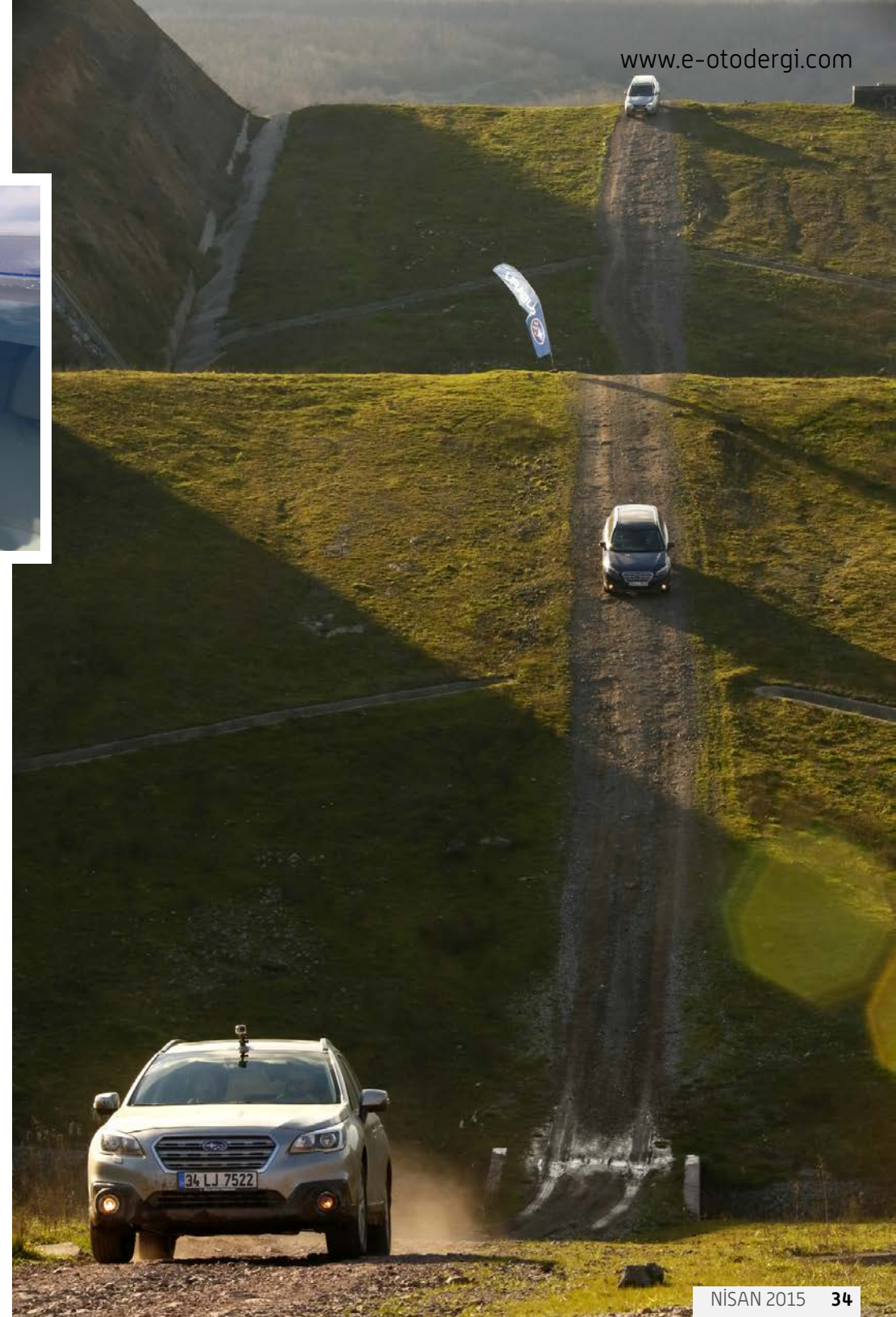
Yeni Subaru Outback ve Forester'ın basın test sürüşü İstanbul'da yapıldı. Etkinlik kapsamında ilgimizi yeni güvenlik teknolojisi ile donatılmış Outback'e yoğunlaştırdık. Aracın sürüş özelliklerine geçmeden önce EyeSight'tan bahsetmekte fayda var. Günümüzde birçok insan özellikle sıkışık trafikte yol alırken çeşitli nedenlerden (cep telefonu ile oynamak, müzik sistemine fazlaca odaklanmak gibi) dikkat kaybı yaşayıp, kaza riski alıyor. EyeSight kapsamında gelen çarpışma öncesi fren sistemi veya şehir içi aktif fren sistemi olarak düşünebileceğimiz özellik, aracı 50 km/s hıza kadar öndeki araca çarpmaktan kurtarabiliyor. Aracın yavaşlatma limiti 50 km/s. Yani 80 km/s ile giderken aracın hızını 30 km/s'ye kadar indirebiliyor bu sayede kazanın şiddetini azaltıyor. Trafiğe kapalı alanlarda yaptığımız denemelerde sistemin başarısına şahit olduk. Bu sistem ön camın üzerindeki çift kameranın öndeki trafiği taraması prensibi ile çalışıyor.





“ *Dokunmatik ekran yüksek çözünürlüklü.
Camın üst tarafındaki kameralar yolu
tarayarak aracı yavaşlatıyor.* ”

Gelelim aracın tasarımına. Birçok kişiye station gibi gelen Outback aslında 20 yıllık geçmişi ile crossover sınıfının öncü modellerinden. Uzunluğu 25 mm (4815 mm), genişliği 20 mm (1840 mm) artan otomobilin 1605 mm'lik yüksekliği ve 2745 mm'lik dingil mesafesinde bir değişiklik olmamış. İç mekânda sürücüyü kalite hissi iyi bir ön konsol karşılıyor. Kolay kullanımlı kumandaların olduğu konsoldaki 7 inçlik dokunmatik ekran şimdiye kadar kullandıklarım arasında en şık ve rahat kullanımlı olanlardan.



Önde ve arkada gayet konforlu bir yaşam alanı sunan otomobilin 559 lt'lik bagajı da büyük.

Bilindiği gibi Subaru denilince akla boxer motor ve simetrik dört çeker sistemi geliyor. Boxer motorun yatay yapısı sayesinde, motor yerleşimi daha alçağa konumlandırılabilir ve bu da ağırlık merkezini aşağıya çekerek yol tutuşun daha iyi olmasına olanak tanıyor. Test aracımızda bulunan 2.0 litrelik turbo dizel boxer motor, ürettiği 150 HP gücü ve 350 Nm torku, Lineartronic adlı CVT (sürekli değişken oranlı) şanzımanla dört tekerleğe birden aktarıyor. Günümüzde 2.0 litrelik turbo dizellerin 200 HP'lere çıktığı düşünülürse, bu güç pek etkileyici olmasa da yeterli ve performans sıkıntısı yaşatmıyor. CVT şanzımanı önceden belirlenmiş oranlar üzerinden 7 ileri manuel gibi kullanmak mümkün. Normal şartlarda güç aktarımını ön tekerleklere yüzde 60, arka tekerleklere yüzde 40 oranında gerçekleştiren otomobil, asfaltta sportif olmasa da dengeli ve güvenli. Virajlarda yana yatma eğilimi azaltılan otomobil, zeminden gelen darbeleri de eskiye göre yüzde 5 oranında daha iyi emiyor. Ayrıca direksiyon tepkileri de eskisinden daha çabuk. 20 cm'lik taban yüksekliği ve 4 çeker sistemi ile Outback, bozuk yol ve hafif arazide de başarılı.



Araca yeni eklenen X-Mode ile gevşek ve kaygan zeminde daha iyi güç aktarımı sağlanıyor. Vites konsolundaki X-Mode düğmesi ile aktif getirilen sistem aracın elektronik diferansiyel kilidinin daha etkin kullanılmasını sağlıyor. Bu sayede tekerleklerden herhangi biri daha patinaja düşerken, bu tekerleğe gönderilen güç frenlenerek, lastiklerin dönüş hızları eşitlenmeye başlıyor. Bununla birlikte gaz pedalı tepkisi azalıyor ve CVT şanzıman kısa oranlarda kalarak daha yüksek çekiş sağlıyor. Eğim iniş kontrolü de yokuş inişlerde sürücüye yardımcı oluyor.

SONUÇ

Outback 2.0 Dizel CVT, fonksiyonel ve çok yönlü bir otomobil. Adaptif hız sabitleme, şeritten çıkma uyarısı, çarpışma öncesi fren ve gaz kontrolü gibi özellikleri içeren EyeSight ile aktif güvenliği yüksek olan otomobil, sürüş kalitesi olarak da eskisinden ileride.

“*Deri kaplı koltuklar rahat.
559 litrelik bagaj,
düz zeminiyle kullanışlı.*”



“ Outback yüksek bir station olarak algılansa da aslında bir crossover. ”



Subaru Outback QWD 2.0 d CVT

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindirli, boxer, turbo dizel
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	150 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1600-2800 d/d
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s:	9.9 sn
Bagaj hacmi:	559 / 1848 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4815/1840/1605 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.5 / 5.3 / 61 lt/100 km
Fiyat:	159.700 TL (Premium)-175.700 TL (Limited)

- + Çok yönlülük, iç hacim
- Motor biraz daha güçlü olabilir

159 g/km

D

Fiat 500X 1.6 Dizel

Jeep Renegade platformlu Fiat 500X, küçük crossover segmentinde liderlik hedefiyle Türkiye pazarına girdi.



Fiat 500 ailesinin en son üyesi olan 500X Türkiye’de. Fiat; 500X ile premium markalarda sunulan özellikleri, satış adedi yüksek markalardan biraz daha fazla fiyata satma stratejisi ile ilerleyecek. Ülkemizde 2015 yılı sonuna kadar 3000 adetlik satış hedefi olan bu küçük crossover ülkemizde 1.6 E-TorQ 110 HP Pop (59.900 TL), 1.4 MultiAir 140 HP Popstar (65.900 TL), 1.6 Multijet 120 HP Popstar (71.900 TL) ve 1.6 Multijet 120 HP Cross Plus (78.400 TL) olmak üzere 4 farklı seçenek ile satışa sunuldu. Biz de İstanbul-Kartalkaya arasında düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde 1.6 Multijet 120 HP motorlu versiyonları kullandık. Hatırlanacağı gibi bu otomobilin 2.0 Multijet 140 HP 4x4 versiyonunu İtalya’da kullanmıştık ve Aralık 2014 tarihli 77. sayımızda yayınlamıştık. Fiat’ın “Modular Wide” adını verdiği platformda üretilen 500X, 500 ailesinin karakteristik tasarım detaylarına sahip.





Çift yuvarlak aydınlatma grubu, bıyık formulu çıta, metal bagaj çıtası gibi detaylar tüm 500'lerde görebileceğimiz unsurlar. Otomobil iki farklı karoser tipine sahip. Bunlardan ilki daha şehirli olan Pop, Popstar ve Lounge; diğeri de araziye daha uygun kostümlü versiyonlar Cross ve Cross Plus. 2570 mm'lik dingil mesafesine sahip otomobilin şehirli versiyonları 4248 mm'lik uzunluğa sahipken, maceracı versiyonların uzunluğu farklı tamponlardan dolayı 4273 mm.

Otomobilin iç mekânındaki kalite hissi diğer Fiat modellerine göre daha yüksek. Deyim yerindeyse bu otomobil için daha fazla özenilmiş. Eşya gözleri açısından kullanışlı (çift torpido gözü, vites kolunun önündeki kısım, bardaklıklar) olan iç mekânda, gerek önde, gerekse arkada yaşam alanı tatminkâr. Cross Plus donanım seviyesinde 3.5 inçlik yol bilgisayarı (kadran grubunda), 18 inç alaşım jantlar, çift bölge otomatik klima, navigasyon, deri-kumaş döşemeler, anahtarsız giriş ve çalıştırma ve far-yağmur sensörleri gibi ekipmanlar sunuluyor.

“ Gösterge panelindeki ekranda G değerlerini görmek mümkün. Sürüş karakteri çevirmeli kumandayla değiştiriliyor. Büyük kapı kolları dikkat çekici.

”

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş 1.6 lt'lik turbo dizel motor 3750 d/d'de 120 HP güç ve 1750 d/d'de 320 Nm tork üretiyor. 1500 d/d'den itibaren yeterli çekişi sunan ve fazla gürültücü olmayan bu motor, sürücü hariç 1320 kg ağırlığındaki otomobili zorlanmadan taşıyor. Start-stop sistemi çabuk ve sarsıntısız çalışan 500X 1.6 Multijet, fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 4.1 lt/100 km motorin tüketiyor.



Günlük hayat kullanımı ile ilgili tüketim değerlerini aracı İstanbul'da teste aldığımızda verebileceğiz. Aracın sürüş karakterini el freni konsolundaki çevirmeli kumandadan Traction, Auto ve Sport olarak değiştirebilmek mümkün. "Traction" seçimi gevşek ve kaygan zeminler için. Bu seçimde gaz pedalı tepkisi biraz daha ağırlaşıyor. "Sport" seçimine geçildiğindeyse sabit hızla giderken bile aracın ileri atılıyor ve gaz pedalı tepkileri iyileşiyor. Ancak "Sport" konumunda direksiyon tepkisi biraz yapaylaşıyor. Bence "Auto" konumunda direksiyon hissi daha iyi.

Önde ve arkada MacPherson süspansiyona sahip otomobil, konfor ve güvenliği başarılı şekilde harmanlıyor. Bozuk zeminde tok bir his veren 500X, virajlı yollarda da bu sınıf için iyi bir yol tutuş sunuyor. Ancak kalın A sütunları dönüşlerde çapraz görüş açılarını kısıtlıyor. Aynı sınıftaki rakiplerinin birçoğundan alçak olan sürüş pozisyonu bu otomobille ilgili hoşuma giden özelliklerden. Kabin içi sessiz olan otomobilde rüzgâr gürültüsü 120 km/s'den sonra kendisini hissettiriyor ve bu konuda bence platform kardeşi Renegade'e göre daha iyi.

SONUÇ

500X 1.6 Multijet, geleneksel Fiat 500 tarzını, yüksek gövde ile başarı ile bir araya getirmiş. Konfor özellikleri iyi olan otomobil, 1.6 Multijet 120 HP motoru ile makul bir performansla da sahip. Umarım ileride arka camlarda da sıkışma önleyici sistem olur.

“Sürüş pozisyonu bu sınıf için alçak olan 500X'in arka koltuklarındaki yaşam alanı yeterli.”



“ *Fiat 500X'in satış hedefi 1500 adetten 3000 adete revize edildi.* ”

Fiat 500X 1.6 16V Multijet II 120 HP

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	120 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1750d/d
Maksimum hız:	186 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Bagaj hacmi:	350-1000 lt (lastik tamir kiti ile)
	245-910 lt (stepne ile)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4273/1796/1620 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	4.7 / 3.8 / 4.1 lt/100 km
Fiyat:	78.400 TL (Cross Plus) - 71.900 TL (Popstar)

- + Tasarım, kalite hissi, sürüş
- Arka camlarda sıkışma önleyici yok, çapraz görüş



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.

Jeep Renegade 1.6 Dizel

Jeep; Renegade ile küçük SUV sınıfına giriş yapıyor. En güçlü silahıysa Fiat işbirliği ile gelen 1.6 Multijet 120 HP motoru.





Ülkemizde ve dünyada 4x4 denilince akla gelen ilk marka kuşkusuz ki Jeep. Öyle ki “jip” kelimesi yıllar içinde yerden yüksek otomobillerin jenerik ismi oldu. Tabii ki Jeep de yurtdışındaki sloganlarında buna gönderme yaparak “There’s only one Jeep” (sadece tek Jeep vardır) ifadesini kullanıyor. Ülkemizde Jeep sahibi olmak, çoğu zaman için bir statü ve varlık sembolü gibi algılanmakta. Fiat 500X ile platform kardeşi olan ve Fiat Chrysler işbirliğinin ilk ürünü olan küçük sınıf bir SUV olan Renegade, bu imajı nispeten ulaşılabilir fiyata sunarak markaya yeni müşteriler kazandırma amacıyla. Malum, küçük sınıf SUV’lar ve crossover’lar son dönemde insanların ilgisini daha çok çekiyor.

2570 mm'lik dingil mesefesi Fiat 500X ile aynı olan ve İtalya'da üretilen Renegade, kutu gibi köşeli bir tasarıma sahip. Yuvarlak farları ve 7 parçalı radyatör ızgarası gibi geleneksel Jeep tasarım unsurlarını barındıran Renegade, bu köşeli hatları nedeniyle Hummer H2 veya H3'ün de ufaltılmışı havasında. Otomobilin iç mekânı da dış tasarımı gibi köşeli. Bazı butonları Fiat 500X ile ortak olan ön konsolun kalite hissi iyi. Orta konsolun üst kısmında 5 inçlik, kolay anlaşılır, dokunmatik bir ekran görev yapıyor. Bu kısmın altındaysa soldan sağa sürücü koltuğu ısıtması, direksiyon ısıtması, park sensörü, LaneSense (şerit takip yardımcısı) ve sağ ön koltuk ısıtması var. Burada LaneSense, karartılmış arka camlar, parlak gri yan aynalar, parlak tavan rayları, çift bölge otomatik klima, arka park sensörü, yağmur sensörü, bi-xenon far gibi donanımların Limited donanım seviyesine ait ekipmanlar olduğunu da belirtelim. Bu araçta Fiat 500X'teki gibi bir sürüş modu seçicisi yok. Ancak Trailhawk versiyonlarda konsolun alt kısmında 4x4 kumanda grubu mevcut. Aracın iç mekanında Jeep'in maceracı ruhuna uygun dekorlar kullanılsa da, önden çekişli test otomobil ile gevşek zeminlerde dolaşmak gerçek bir macera haline gelebilir.



“ Gösterge tablosundaki dijital ekrandan yol bilgisayarının yanı sıra, LaneSense şerit takip yardımcısının görüntüsüne de ulaşmak mümkün. ”



Aracın iç mekânı 4 kişi için gayet yeterli oturma alanı sunuyor. 351 lt'lik bagaj hacmi de küçük sınıf bir SUV için makul.

Araçla yola çıktığımda ilk dikkatimi çeken nokta dik A sütunları ve büyük yan aynalar oldu. Köşeli hatlarına rağmen kardeşi Fiat 500X'teki gibi 0.34 Cd'lik rüzgar direnç katsayısına sahip bu otomobilde büyük yan aynalar 80 km/s hızdan itibaren hissedilir bir rüzgar sesine neden oluyor. Oturma pozisyonu 500X'e göre hissedilir derecede yüksek olan Renegade 1.6 Multijet, 500X 1.6 Multijet ile aynı motora, rüzgar direnç katsayısına, aynı vites oranlarına sahip, son dişli oranları

da aynı (Renegade 1.6 Multijet'in son dişli oranı Türkiye kataloglarında 4.438 olarak verilirken, Jeep uluslararası basın notlarında ve diğer uluslararası kataloglarda 3.833 olarak veriliyor. Bu oran 500X 1.6 Multijet'in son dişli oranı ile aynı). Ancak Jeep Renegade 1.6 Multijet 120 HP, fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10.2 saniyede tamamlayıp, maksimum 178 km/s'ye ulaşıyor ve ortalama yakıt tüketimi de 4.6 lt/100 km. Fiat 500X 1.6 Multijet 120 HP'de ise bu değerler sırasıyla 10.5 sn, 186 km/s ve 4.1 lt. Kataloglarda yer alan ağırlıklar ise şöyle: Renegade 1465 kg (75 kg sürücü dâhil), 500X 1320 kg (sürücü hariç).

“ *Dokunmatik ekranın altında koltuk ısıtma, direksiyon ısıtma, park sensörü ve LaneSense butonları bulunuyor. Kapı içi cebi biraz ufak.* ”

Profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçüm sonuçlarındaysa Renegade 1.6 Multijet ile 0-100 km/s hızlanmada 11 saniyenin altına inmek mümkün olamadı. Araçta mekanik aksamı korumak amacı ile bir limitör var ve vites takılıken 2500 d/d'nin üzerinde kalkış yapmaya izin vermiyor. Ancak vites boşta iken motor devrini yükseltmek mümkün ve bu şekilde, motor devri 2750 d/d iken yapılan kalkışlarda en iyi sonucu elde ettim ve bu değerleri videoda görebilirsiniz. Asıl güzel olan 1750 d/d gibi düşük bir devirden itibaren gelen 320 Nm'lik tork sayesinde ara hızlanmaların ve sollama manevralarının rahat gerçekleşiyor olması. 1.6 dizel motorlar arasındaGelelim frenlemeye. 500X 1.6 Multijet'in 281 mm'lik ön fren disklerine karşılık Renegade 1.6 Multijet'te 305 mm çapında ön fren diskleri bulunuyor. Aracın burnu frenleme esnasında biraz fazlaca dalma yapsa da durma mesafesi bu tipte bir otomobil için güvenli. Performans testlerini de kapsayan ve 800 km'yi aşan test sürecinde ortaya çıkan tüketim değeri ise 7.2 lt/100 km oldu.

“4x2 aktarmalı bu Renegade, araziye girmek için değil, seyretmek için. Arazi yeteneği isteyenler 4x4 aktarmalı, Renegade 2.0 Multijet Trailhawk'a yönelmeli.”



Araçta önde ve arkada McPherson süspansiyon var. Gövde kontrolü yeterince iyi ancak tabii ki yüksek karoser nedeniyle hafif yana yatma olabiliyor. Ancak sürüş güvenli ve devrilme önleme sistemi gibi teknolojiler de standart. Konu teknolojiden açılmışken araçtaki LaneSense şerit takip uyarıcısının çok iyi çalıştığını belirtmem gerek. Bu sistem açıkken eğer aracı şerit dışına taşma eğilimi gösterirseniz, önce gösterge panelinde görsel bir uyarı çıkıyor ve sonrasında da direksiyona hafif bir döndürme kuvveti uygulayarak aracı şeride sokuyor. Turu 2.68 olan direksiyonun tepkileri de yerinde. Start-stop sistemi çabuk ve sarsıntısız.



“Kutu gibi köşeli olan bu otomobilin rüzgar direnç katsayısı 0.34 Cd.”



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

Jeep imajına ulaşmanın en kolay yolu olan Renegade 1.6 Multijet, tasarımı ile dikkat çekiyor. Donanım yönünden de zengin olan otomobilin şimdilik en büyük eksiği 1.6 dizel motorda otomatik şanzıman seçeneği sunmaması.

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Jeep Renegade 1.6 Multijet 120 HP 4x2

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	120 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1750d/d
Maksimum hız:	178 km/s
0-100 km/s:	10.2 sn
Bagaj hacmi:	351-1297 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4255/1805/1697 mm
Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):	4.7 / 3.8 / 4.1 lt/100 km
Fiyat:	81.250 TL + 1580 TL (Longitude)
	87.500 TL + 1580 TL (Limited)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.6 sn
0-80 km/s:	7.75 sn
0-100 km/s:	11.4 sn
0-120 km/s:	17.05 sn
0-400 m:	17.95 sn

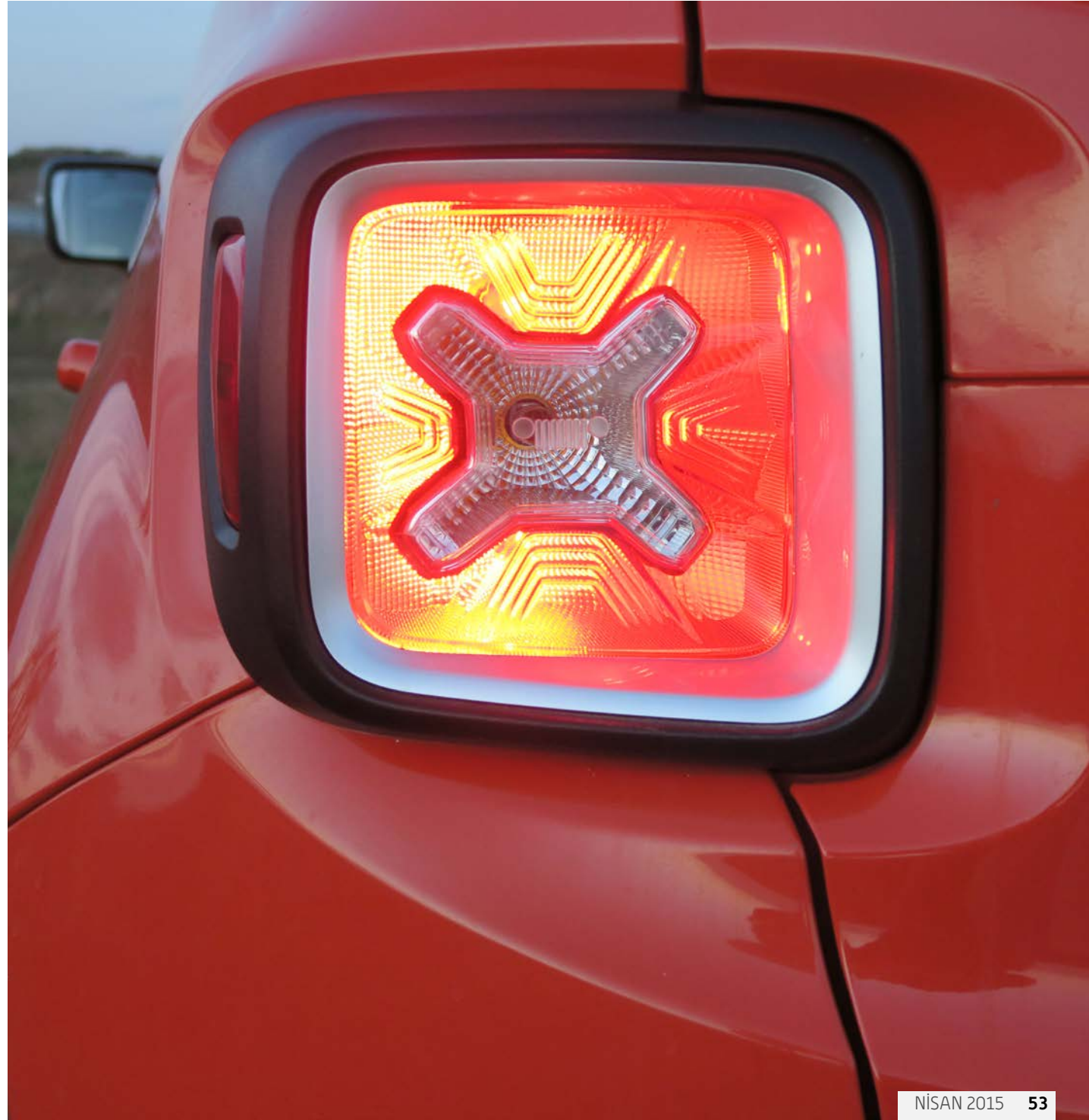
Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste):	8.1/9.9 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	10.5/13.6 sn

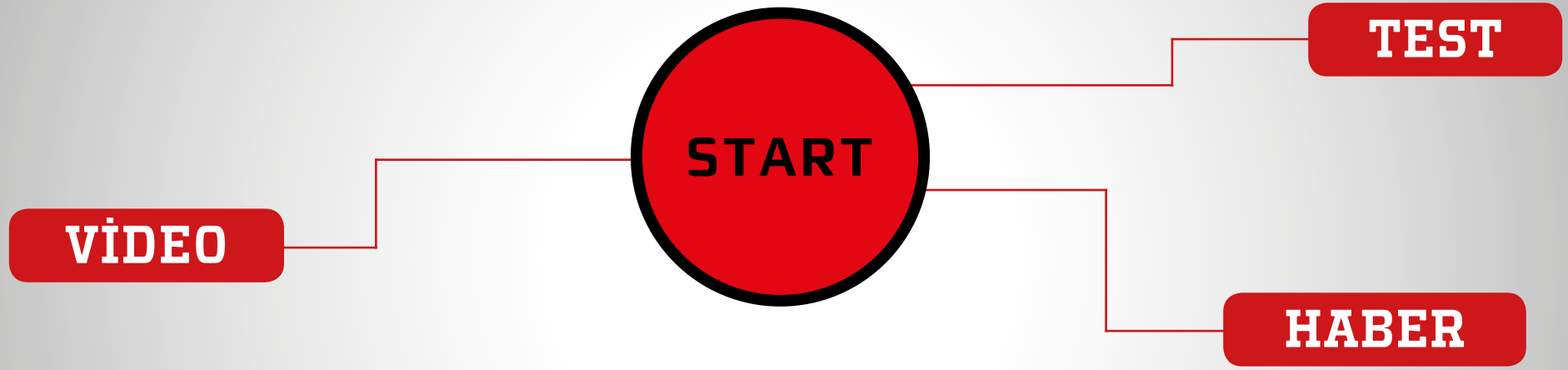
Frenleme

100-0 km/s:	37.5 m
80-0 km/s:	23.6 m
50-0 km/s:	9.1 m

- Havalı görünüm, tok sürüş özellikleri, kullanışlı iç mekân, tork
- Arka camlarda sıkışma önleyici yok, arka-ön çapraz görüş, tüketim daha düşük olmalı



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Skoda Octavia Combi

Yeni Skoda Octavia'nın Combi versiyonu, büyük bagaj hacmi ve işlevsel iç mekanıyla kalabalık ailelerin ihtiyaçlarını karşılayabiliyor.





Ü

lkemizde pek rağbet görmese de, station karoserli otomobiller hem büyük bagajları hem de işlevsel iç mekanlarıyla, varsa sedan ve hatchback gövdeli kardeşlerinden daha başarılı özellikler sergiliyor. Bu tür modellerden bir de Octavia Combi.

MODERN TASARIM

Yenilenen Skoda ürün gamında yeni bir görünüme kavuşan Octavia Combi, markanın yeni logosu ve ön ızgarasıyla modern bir tasarıma sahip. Yandan bakıldığında klasik bir station otomobil görünümü sunan Octavia Combi, tavan barları ve led stop lambalarıyla monotonluğu kırmayı başarıyor. Octavia Combi'nin uzunluğu 4659 mm, genişliği 1814 mm, yüksekliği ise 1461 mm. Otomobilin öne çıkan özelliği ise tabii ki bagajı. Çok geniş açılan ve böylece yükleme-boşaltmayı kolaylaştıran bir kapağa sahip olan bagajın hacmi 588 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1530 litreye çıkıyor. Bagaj kapağının iç kısmındaki tutamak, bagajı kapatırken ellerin kirlenmesini engelliyor.

İŞLEVSEL İÇ MEKAN

Otomobilin modern dış tasarımı, kokpitte de devam ediyor. Direksiyon simidi de dahil olmak üzere birçok kumanda birimi Volkswagen modellerini anımsatan araçta, eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli, malzeme kalitesi ve işçilik başarılı, kumanda birimlerinin yerleşimi ergonomik.



“ 4659 mm uzunluğundaki Octavia Combi'nin 2686 mm'lik dingil mesafesi iç mekanda yeterli diz mesafesi sunulabilmesini sağlıyor. ”

2686 mm'lik dingil mesafesi, hem önde hem de arkada yeterli oturma alanları sağlıyor. Ancak arka-ortadan geçen yüksek şaft tüneli, burada oturan kişiyi rahatsız ediyor. Bu nedenle, uzun yolculuklarda beş değil, dört yetişkin rahat ediyor. Test aracımızda yer alan açık renkli konsol ve döşemelerin yanı sıra açılır cam tavan (3900 TL'lik opsiyon), aydınlık ve ferah bir iç mekanı garanti ediyor.

DİZEL, MANUEL, 4X4

1435 kg boş ağırlığa sahip test aracımızda VW Grubu'nun onlarca yıldır kullandığı 1.6 litrelik, 8 supaplı, turbo diesel motor bulunuyor. 105 HP güç ve 250 Nm tork üreten motor, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor ve gücünü sürekli dört çeker sistemiyle tüm tekerleklerle birden aktarıyor. Buradaki handikap, 4x4 versiyonda DSG şanzıman seçeneği bulunmaması. Kullanıcısına 188 km/s maksimum hız ve 11.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sunan motor, düşük yakıt tüketimiyle öne çıkıyor: Ortalama 4.5 lt/100 km. Test sürüşümüz boyunca tespit ettiğimiz



üzere, bu değeri yakalamak hiç de zor değil. Otomobilin karbondioksit salımı ise 119 g/km. Sert süspansiyonu nedeniyle Türkiye yollarında konforlu bir sürüş sunamayan Octavia Combi, bunun karşılığında 4x4 olmasının da katkısıyla başarılı bir yol tutuşa sahip.

FİYATI 84.400 TL

Skoda Octavia Combi 1.6 TDI 4x4'ün Türkiye fiyatı 84.400 TL. Eğer aynı motor, şanzıman ve donanımına sahip ama önden çekişli Octavia Combi almak isterseniz fiyat 77.900 TL'ye düşüyor. Bence bu modelin en iyi versiyonu olan Octavia Combi 1.6 TDI DSG 4x2'nin fiyatı ise 83.900 TL.

“ Açık renkli
döşemeler iç mekanı
ferah kılıyor. Led
stop lambaları
modern. 588 litrelik
bagajın kapak
içinde tutamak
var. ”





Skoda Octavia Combi 1.6 TDI 4x4

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
 Şanzıman:.....6 ileri manuel
 Maksimum güç: 105 HP @ 3000-4000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2750 d/d
 Maksimum hız:188 km/s
 0-100 km/s:..... 11.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4659 / 1814 / 1461 mm
 Bagaj hacmi:.....588-1530 lt
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):..... 5.5 / 4.0 / 4.5 lt/100 km
 Fiyat:.....84.400 TL

➕ Bagaj hacmi, işlevsellik, tüketim, emisyon
 ➖ 4x4'te DSG şanzıman yok, süspansiyon sert

119 g/km **B**

Mercedes-Benz Vito 1.6 Dizel

Otomobil ruhsatlı Vito Tourer 111 CDI'nin en büyük kozu 8+1 oturma kapasitesi ve 114 HP'lik 1.6 dizel motoru.





İspanya'nın Bask bölgesindeki Mercedes-Benz tesislerinde üretilen Vito, yeni neslinde eskiye göre oldukça fazla seçenek sunuyor. Araç kullanım alanlarına uygun şekilde müşterinin seçme fırsatının olacağı şekilde önden çekişli veya arkadan itişli aktarmalı olarak alınabiliyor. Önden çekiş, hafif taşımacılık için daha uygun bir seçenekken, arkadan itiş ağır taşımacılık ve daha iyi direksiyon hissi isteyenlere yönelik. Yurtdışında Vito'nun ayrıca 4x4 seçeneği de var.



Vito Tourer Base, Base Plus ve Vito Mixto & Kombi araçlarında 1.6 litrelik, 114 HP güç üreten, 111 CDI motor tipi giriş seviyesini oluşturuyor. 6 ileri oranlı oranlı manuel şanzımanla kombine edilen bu motor gücünü ön tekerleklere aktarıyor.

Vito Tourer Pro'da 136 HP güç üreten 114 CDI, Pro Plus seçeneğinde 163 HP güç üreten 116 CDI ve Vito Select seçeneğinde 190 Bg güç üreten 119 BlueTEC motorlar yer alıyor. 2143 cc'lik silindir hacmine sahip bu motorlar arkadan itişli aktarmaya sahip. 114 CDI manuel şanzımanlıyken, 116 CDI ve 119 BlueTEC'ler ise 7G-Tronic Plus otomatik şanzımana sahip. Ayrıca Eco Start/Stop özelliği de mevcut.

Şimdi test aracımız olan Vito Tourer Base Plus 111 CDI'ya odaklanabiliriz. 8+1 oturma kapasitesi sunan Vito'nun sürücü koltuğuna oturduğumda eskisinden daha sert hatlı ve dokunma hissi pek yüksek olmayan bir ön konsol beni karşıladı. Ticari kökenli bir araç olması nedeniyle bu durum belki kabul edilebilir ama bir önceki Vito modellerinde ön konsolun kalite hissi daha iyiydi. Açık söylemek gerekirse aracın en ön sırası, beklentilerimi tam olarak karşılayamadı. Ayrıca eşya gözleri göstermelik yapılmış ve derinlikleri yetersiz olduğundan eşya koymaya elverişli değil. Örneğin cüzdan, cep telefonu gibi eşyaları ön konsoldaki gözlerle koyabilmek mümkün olmuyor. Ön koltuk sırasında ortada oturan

“ USB ve Aux girişi unutulmamış. Ancak eşya gözlerinin derinliği çok yetersiz. O alana USB'ye bağladığımız cep telefonunu koymak mümkün değil. Arka yolcular için havalandırma kanalı unutulmamış. ”

için de yeterli diz alanı olmaması rahatsız edici. Arka tarafta ise bu tip problemler yok ve herkese yetecek kadar alan var. Ancak bu koltukların ağır yapıları nedeniyle koltuk yerleşimlerini değiştirmek zor.

Önden çekişli Vito Tourer Base Plus 111 CDI'da 6 ileri oranlı şanzımanla kombine edilmiş 1.6 lt turbo dizel motor görev yapıyor. Renault kökenli olan bu motor 4000 d/d'de 114 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 270 Nm tork üretiyor. Yaklaşık 2 tonluk boş

ağırlığa sahip karoser akla gelince bu motorun ne kadar yeterli olacağı insanın kafasını kurcalıyor. Ancak korkmaya gerek yok çünkü ilk iki vitesin kısa dişli oranına sahip olması ve maksimum torkun 1500 d/d'den itibaren sunulması, araca şehiriçinde yeterli çekiş gücünü sağlıyor. 3. vitesten sonra performans azalsa da bunu makul karşılamak lazım. Sonuçta 1.6 litrelik motor, ürün gamının giriş seviyesinde yer alıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 15.1 saniyede tamamlayan aracın maksimum hızı ise 169 km/s. Ön orta yolcunun



diz mesafesinden çalan vites kolunun yerleşimi sürücünün tam elinin altına gelecek şekilde ve geçişleri rahat. Tüketim olarak ise 300 km'yi aşan sürüşümüzde 8.0 lt/100 km civarında bir ortalama elde ettik. Bu tip bir araçta yeterli çekiş olduktan sonra geriye iki kriter kalıyor. Bunlar konfor ve güvenlik. Vito'nun kabin gürültüsü eskiye göre azaltılmış. Ayrıca ön ve arka süspansiyon sisteminde de geliştirmeler yapılarak aracın sürüş konforu iyileştirilmiş. Yol tutuşu güvenli ve düz gidiş stabilitesi iyi olan Vito'da rüzgar savrulma asistanı, yorgunluk asistanı ve çarpışma önleme asistanı gibi sistemlerle sürüş güvenliği yükseltilmiş. Otomobil ruhsatlı Vito, 5 metreyi aşan uzunluğu ve büyük dönme çapıyla (iki kaldırım arası 12.2-11.8 metre) ortalama bir otomobil sürücüsünün kullanırken zorlanacağı ebatlarda. Yan aynalar bana göre bu tipte bir araç için küçük. Geri manevralar ise park sensörünün standart olmaması nedeniyle zahmetli.

SONUÇ

Vito Tourer Base Plus 111 CDI 8+1, fiyat-fayda ilişkisi yönünden başarılı bir araç.



“ Arka taraftaki koltuk sıraları ileri geri hareket edebiliyor ve sırtlıkları da katlanıyor. Koltukların yerleşimini değiştirmek ağırlıklarından dolayı pratik değil. ”





Mercedes-Benz Vito Tourer Base Plus 111 Cdi 8+1

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	114 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	169 km/s
0-100 km/s:	15.1 sn
Bagaj hacmi:	990 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5140/1928/1890 mm
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):	7.9 / 5.6 / 6.4 lt/100 km
Fiyat:	91.720 TL

+	Fiyat-fayda, makul çekiş gücü
-	Yetersiz eşya gözleri, park sensörü yok

169 g/km

D

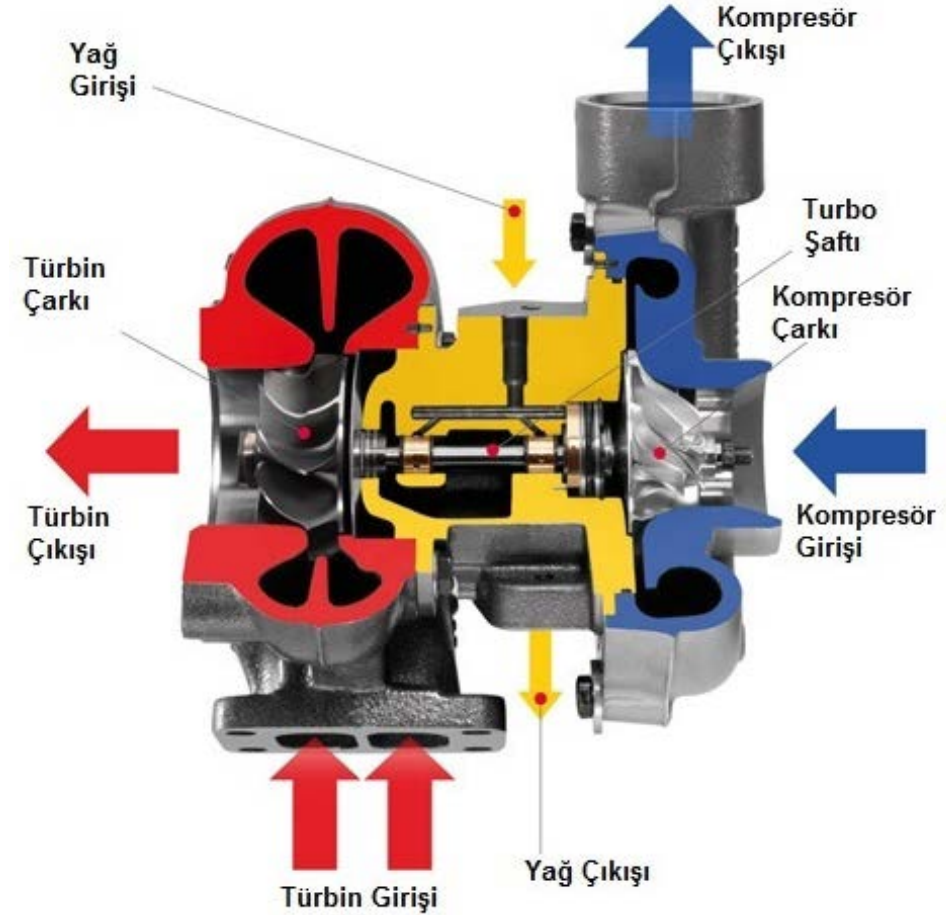
Aşırı besleme ile gelen güç

Özellikle Türkiye pazarında büyük bir yanılgıya sebep olan düşük hacimli motorlar aslında algılandığı gibi güçsüz değiller.

Aşırı besleme (turboşarj/ süperşarj) teknolojilerinin ticarileşmediği dönemlerde – özellikle Amerikan araçlarının

baskın olduğu zamanlarda – güçlü motorun büyük hacimli motor olduğu algısı akıllara yerleştiğinden; yeni teknolojilerin hayatımıza giriş süreci sancılı oluyor.

Bir çoğumuz duymuşuzdur “1.2 motor bu otomobil gitmez” önyargısını. Ama artık işler değişti. Gittikçe zorlaşan CO2(karbondiyoksit) emisyon regülasyonları karşısında otomobil üreticileri büyük hacimli motorlardan vazgeçmek zorunda kaldılar. Aynı zamanda



Yiğit Özkan



müşterilerini motor gücü yönünden de tatmin etmek zorunda olduklarından dolayı aşırı beslemeye yöneldiler. Daha küçük hacim ve aşırı besleme ile daha verimli ve hafif motorlar üretildi. Bu sayede hem araç ağırlıkları düşerken, hem de yakıt tüketimi ve emisyon değerleri açısından iyileşme oldu.

Günümüzde atmosferik motorların yerini aşırı beslemeli motorlar alıyor. 2000 cc hacmindeki bir atmosferik motorun üretebileceği gücü artık 1600 hatta 1400 cc hacimli motorlar ile daha verimli bir şekilde üretebiliyoruz. Ve hatta artık 1000 cc'nin altındaki motorlar piyasada yaygınlaşmaya başlıyor.

Peki, nasıl oluyor da daha düşük hacim ile aynı güçleri ve hatta daha düşük yakıt tüketimlerini elde ediyoruz? Cevap bu sayfalardaki turboşarj fotoğrafında saklı.

Turboşarj ünitesi, silindirde oluşacak yanma için gerekli temiz havanın basınçlandırılmasında kullanılır. Bu sayede hava sıkıştırılarak silindire daha fazla hava gönderilebilir ve daha fazla zengin karışım elde edilir. Üstelik temiz havayı sıkıştırmak için yine motordan çıkan egzoz gazını kullanarak!

Mahle firmasına ait görselde görülebileceği gibi turbo 2 ana bölgeden oluşur. Türbin tarafı motor bloğunun egzoz manifolduna bağlıdır. Manifolddan çıkan egzoz gazı türbin çarkını döndürür. Bu sayede dönen turbo şaftı vasıtasıyla temiz hava kompresör girişinden kompresör çarkının palleri arasına dolmaya başlar ve temiz hava basınçlandırılır.

Bu sayede silindire yüksek basınçlı daha fazla hava gönderilebilmektedir. Bu da daha fazla yanma ve daha fazla

güç demek olduğundan, küçük hacimler ile büyük güçler elde etmek mümkün.

Turboların büyüklüğü ile güç doğru orantılıdır ancak büyük turbo daha fazla atalet yani harekete geçmeye daha fazla direnç gösterme demek olduğundan sanayi de bilinen adıyla “turbo geç devreye giriyor” yani turbo-lag kavramı performans düşkünlerinin en büyük sancısı. İşte bu gibi durumlarda otomotiv üreticileri alt ve üst devir bantlarını 2 farklı turbo ile besleyerek bu gecikmenin önüne geçiyorlar.

Son olarak turbolar 250000 devir/dk hızlarda çalıştıklarından yağlama önemli bir parametredir. Bu kadar hızlı çalışan bir parçanın ısınması ona en büyük zararı vereceğinden, turbolarımızın bakımını göz ardı etmemeliyiz.

Sıradan bir kullanıcı olarak, yapabileceğimiz en iyi bakım; turbo motorlu aracınızın kontağını kapatmadan en az 30 saniye – 1 dakika beklemek olacaktır.



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