

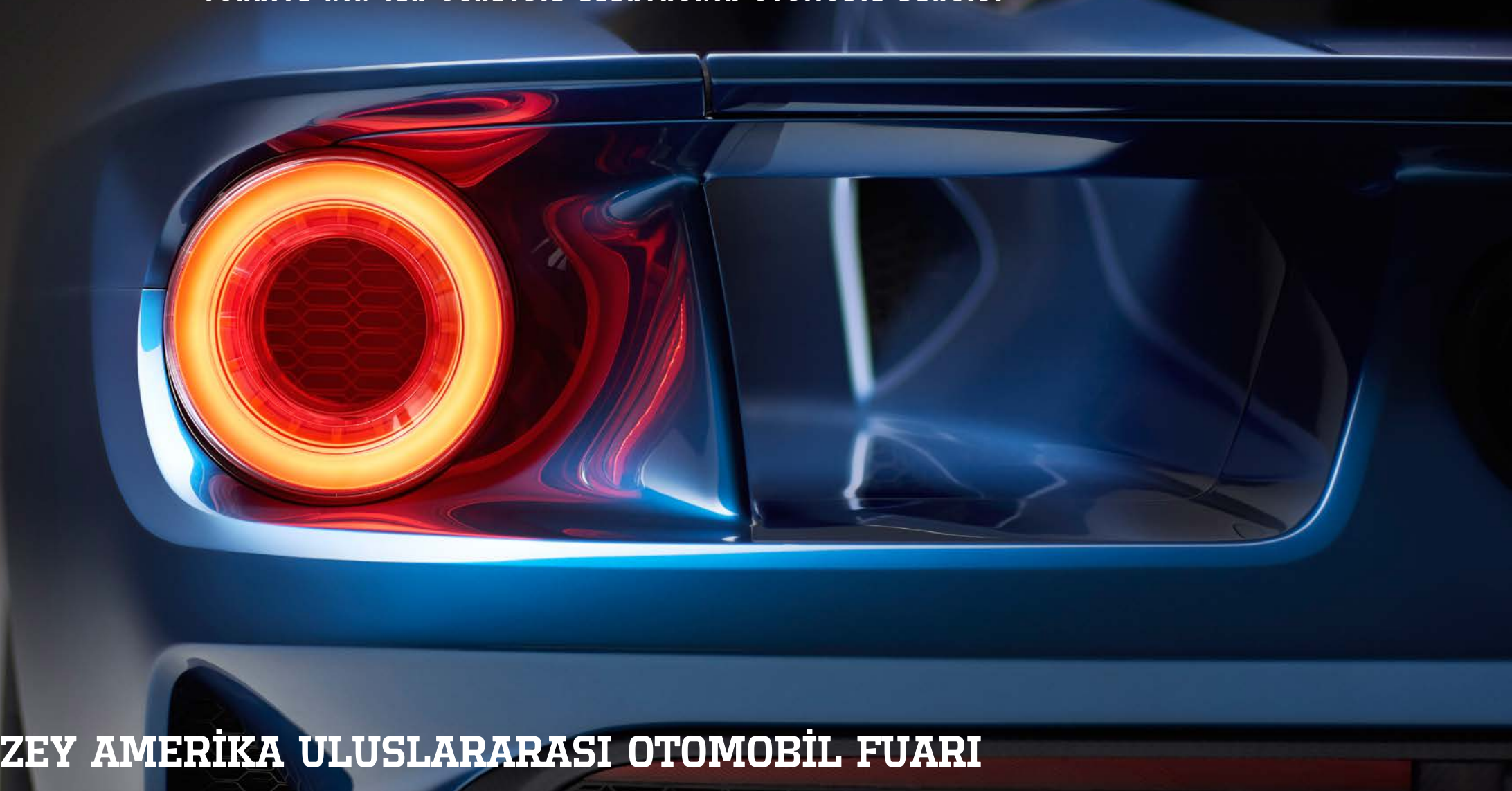
WWW.

e-otodergisi.com

OCAK 2015

SAYI:78

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



FUAR:

2015 KUZEY AMERİKA ULUSLARARASI OTOMOBİL FUARI

■ RCZ R & MEGANE R.S. ■ i3 ■ X4 ■ TOURNEO COURIER ■ AMAROK 4x2 ■ LOGAN MCV ■ COUNTRYMAN ALL4

Lastik, sürüş eğitimi ve altyapının önemi

Yerle temas ettiğimiz tek yer ayaklarımız ya da ayakkabı-terlik gibi aksesuarlardır? Otomobillerin yere basan tek noktası ise lastiklerdir. Yani otomobiliniz hangi marka, hangi büyüklükte veya hangi güçte olursa olsun, yerle temas ettiği tek yer, belki markasını, modelini, avantaj-dezavantajlarını bile bilmediğiniz lastiklerinizdir. Kısacası; isterseniz altınızda en iddialı arazi aracı olsun, karlı bir zemine yaz lastikleriyle çıkarsanız, buzda terlikle yürümeye çalışan bir insan gibi olursunuz ve elbette olduğunuz yerde debelenmekten ve yere düşmekten başka çareniz yoktur. Bu durumun örneklerini, Ocak ayının ilk günlerinde yurdumuzun büyük bir çoğunluğuna hakim olan karlı havada gördük. 8-9 yaşında, iki çeker, güçsüz ama kış lastikli otomobillerle herhangi bir sorun yaşanmazken; yüzbinlerce TL fiyat etiketli, sıfır kilometre ama yaz lastikli 4x4'ler yollarda kaldı ve hatta kazalara karıştı. Kapanan yollar nedeniyle, aracında gerekli donanımı bulunduran bilinçli

sürücüler de hedeflerine varamadılar. Bazı yollar ise, altyapı eksiklik ve hataları nedeniyle kapandı. Ben de, işte tüm bu nedenlerden dolayı, çok acil ve ertelenemeyecek bir işim yoksa, İstanbul'da kar yağdığında yola çıkmıyorum.

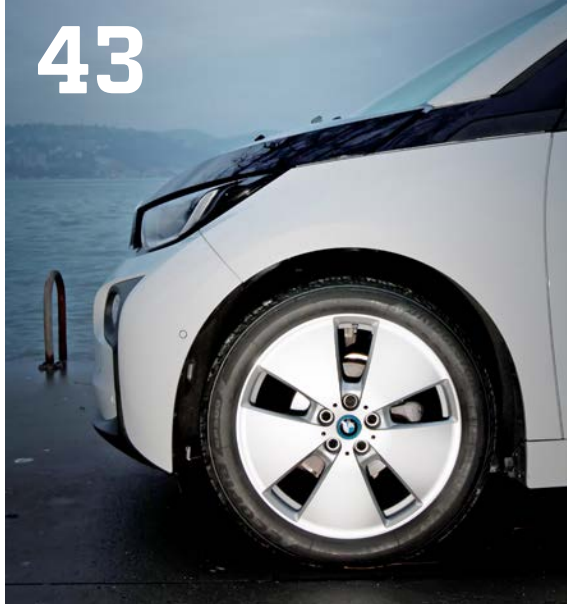
Hem de kullandığım tüm araçlarda kış lastiği takılı olmasına karşın. Çünkü maalesef sürücülerimiz bu konularda eğitimsiz ve hazırlıksız, yollarımızın altyapısı da yetersiz. İşin kötüsü, Türkiye'de bu durumun değişeceği yönünde inancım da hiç yok.

Tabelaya dikkat

Trafik kurallarına uymak trafikteki herkesin vatandaşlık görevi. Ancak benim de aralarında olduğum birçok kişide trafik polislerinin zaman zaman koçan bitirmek için ceza yazdıklarına dair bir inanış var. Sonuçta haksız da bir inanış da sayılmaz. Çünkü devlet bütçesindeki gelir kalemleri arasında trafik cezaları da var ve trafik cezalarının bütçeye katkısı zaten en başta belli oluyor. Yani diyelim ki o yılın trafik cezaları yüzde 20 zamlanmış olsun, o yılın bütçesinde de trafik cezalarından elde edilen gelirin payı yüzde 50 artmış olsun. Bu durumda devlet zaten en baştan vatandaşların o yıl daha fazla kural ihlali yapacağı yapacağına kanaat getirmiş veya bir hedef koymuş oluyor. Geçen günlerde haber sitelerine konu olan haberlerde bunun izleri vardı. Isparta ve Eskişehir'de iki ayrı sürücü, mahkemeye başvurarak kendilerine kesilen radar cezalarını iptal ettirdiler. Özellikle Eskişehir 1'inci Sulh Ceza Hakimi Kemal Karanfil'in; ceza kesilen yerde bizzat sürüş yaparak o bölgedeki hız limitinin ihtiyacı karşılamadığı, hız denetimi yapılan yerlerde bilgilendirici levhaların konulmasının zorunlu olduğunu belirterek cezayı iptal etmesi, trafik uyarı levhalarının önemini ortaya koydu. Ancak İstanbul'da bu tip radar uyarı levhalarından çokça olmasına rağmen, her nedense çoğu sürücünün bunları okumadığı da bir gerçek.

Mutlu bir ay dilerim.





HABERLER

- 06 Hyundai i20 Coupe
- 08 Audi A6
- 09 Audi Q7
- 11 2015 Kuzey Amerika Otomobil Fuarı
- 23 2014 yılı otomobil satışları
- 29 2014 yılı hafif ticari araç satışları

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

BİLGİLENDİRME

- 32 Karbondioksit emisyon değerleri

KARŞILAŞTIRMA

- 33 RCZ R & Megane R.S.

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 43 BMW i3

- 51 BMW X4 xDrive20d

- 57 Ford Tourneo Courier

- 63 Volkswagen Amarok 4x2

- 68 Dacia Logan MCV

- 74 MINI Cooper S Countryman ALL4

YASAL UYARI

- 79 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

OCAK 2015 - SAYI 78

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik





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

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

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

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

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

i20 Coupe yüzünü gösterdi

Hyundai, Kasım ayında satışa sunduğu 5 kapılı hatchback gövdeli yeni i20'den sonra şimdi de sportif bir versiyon olan, 3 kapılı hatchback gövdeye sahip yeni i20 Coupe'yi tanıttı. i20 Coupe, 5 kapılı kardeşinden bağımsız A, B ve C sütunlarıyla farklılık gösteriyor. i20 Coupe, ön kısımda Hyundai'nin karakteristik altıgen ızgarasına tamamen farklı bir bakış açısı getiriyor. Ters yerleştirilmiş altıgen ızgara, yeni tasarlanmış ön tamponda farklılık yaratırken aynı zamanda aracın daha dinamik görünmesine de katkı sağlıyor. Arka tarafta da benzer şekilde 5 kapılı kardeşinden ayrılan i20 Coupe, daha dinamik, daha çevik ve daha estetik bir tasarıma sahip. Yukarı doğru uzayan omuz çizgisi ve daha geniş çamurluk ağızlarıyla akıcı bir görünüm sergileyen otomobil, 336 litrelik bagaj hacmine sahip. i20 Coupe, Hyundai'nin Avrupa'daki tasarım merkezinde geliştirildi ve Türkiye'deki Hyundai Assan Fabrikası'nda üretilecek. i20 Coupe, tüm Avrupa'ya sadece Türkiye'den ihraç edilecek.



CIVIC

+ ALIRKEN DE + SATARKEN DE +

Yeni stil, yeni heyecan.
2015 model Honda Civic Sedan



Şimdi al
Haziran 2015'te
öde!

%0,78
faiz oranı

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



Yeşim Gökpınar Hyundai Assan'a geçti

Türkiye otomotiv sektörünün deneyimli isimlerinden biri olan Yeşim Gökpınar, Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin Pazarlama Genel Müdür Yardımcısı oldu. 1995 yılında Boğaziçi Üniversitesi İktisat Bölümü'nden mezun olan ve son olarak 2007 yılından bu yana Chevrolet Türkiye'nin Pazarlama Müdürü olarak görev yapan Gökpınar, Hyundai markasının gelişimine ve pazardaki payını arttırmasına önemli katkılarda bulunmayı hedefliyor.



COTY 2015 finalistleri belli oldu

Avrupalı otomotiv gazetecilerin jüri üyeliği yaptığı Car of the Year (Yılın Otomobili) organizasyonu 2015 yılının 31 aday otomobilini 7'ye indirdi. Car of the Year 2015 (Yılın Otomobili 2015) finalistleri şunlar: BMW 2 Serisi Active Tourer, Citroen C4 Cactus, yeni Ford Mondeo, yeni Mercedes-Benz C Serisi, yeni Nissan Qashqai, yeni Renault Twingo ve yeni Volkswagen Passat. COTY (Yılın Otomobili) 2015 her zaman olduğu gibi Cenevre Otomobil Fuarı'nda açıklanacak. Geçen yıl yeni Peugeot 308 Yılın Otomobili 2014 seçilmişti.



Cengiz Eroldu Tofaş CEO'su oldu

20 Ocak 2012 tarihinden bu yana TOFAŞ Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.'nin CEO'su olan Kamil Başaran üç yıllık görev süresini tamamladı ve CEO'luk görevini Cengiz Eroldu'ya devretti. 30 yıla ulaşan çalışma hayatının 25 yılında TOFAŞ'ta çeşitli görevlerde



bulunan Kamil Başaran'dan 14 Ocak 2015 itibariyle görevi devralan CEO Cengiz Eroldu, 7 yılı üst düzey yöneticilik olmak üzere, 19 yıldır TOFAŞ'ta görev yapıyor. 2008'den bu yana CFO olarak görev yapan Eroldu, İngilizce ve İtalyanca biliyor. Eroldu, evli ve iki çocuk babası.

Yeni Corsa 2015 AutoBest seçildi

Satışa çıktığı 1982 yılından bu yana Avrupa genelinde yaklaşık 12 milyon satılan "AutoBest 2007" ödüllü Corsa ikinci kez bu ödülle layık görüldü. Yeni Corsa, Avrupa'da üç ayda 55.000 adedin üzerinde sipariş adetiyle dikkatleri üzerine çekti. Gelişmekte olan Avrupa pazarları

için "Yılın en iyi Otomobili"ni belirleyen AutoBest oylaması, Sırbistan'ın başkenti Belgrad'da yapıldı. Yeni Corsa, Avrupa'nın 15 farklı ülkesinin tanınmış otomotiv editörlerinden aldığı 994 puanla "AutoBest 2015" ödülüne hak kazandı.



Yenilenen Audi A6 Türkiye’de

Makyajla yeni bir yüze kavuşan Audi A6 ilk etapta 2.0 TDI 190 HP stronic versiyonuyla Türkiye’de satışa sunuldu. Dünya tanıtımı bu yıl Paris Otomobil Fuarı’nda gerçekleştirilen yeni Audi A6; alüminyum hafif gövde yapısıyla dikkat çekiyor. A6’nın tek çerçeveli ızgarası, farları, hava girişleri, tamponları, yan eşikleri, arka farları ve egzoz boruları yenilendi. A6 model ailesinde; ön koltuklar, tercihe bağlı olarak, havalandırma ve masaj fonksiyonlarıyla satın alınabiliyor. MMI radyo işletim sistemi ve deluxe otomatik iklimlendirme sistemi standart olarak sunuluyor. Audi A6 Avant’ın bagaj hacmi 565 ile 1680 litre arasında bir kapasite sunuyor. A6 Sedan ve A6 Avant modelleri Türkiye’de ilk etapta dizel motor seçenekleriyle yer alacak. Aralık ayı başında Türkiye’deki 21 Audi yetkili satıcısında satışa çıkan 2.0 TDI motora sahip versiyon, 190 HP güç üretiyor. Makyajlı A6 dizel model ailesinin en güçlü üyesi 3.0 TDI motora sahip 272 HP modeli ise 2015 yılının ilk çeyreğinde satışa sunulacak.



e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Yeni Audi Q7 tanıtıldı

Audi'nin büyük ve lüks SUV modeli Q7 2015 yılında yeni jenerasyonuna kavuşuyor.

Detroit Otomobil Fuarı'nda

sergilenen yeni Audi Q7 2015, eskisinden 325 kilogram daha hafif bir karosere (1995 kg) sahip olmasıyla dikkat çekiyor. Eski Q7'den yüzde 26 daha hafif olan yeni Q7, bu sayede yüzde 23 oranında daha düşük yakıt tüketimi ve daha düşük karbondioksit salımına (153 g/km) imza atacak. Aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 6.3 saniye olarak veriliyor. İlk etapta 3.0 V6 TDI quattro modeli satışa sunulacak olan otomobil 272 HP güce ve 600 Nm torka sahip. 0-100 km/s hızlanma süresi 6.3 saniye. Ortalama yakıt tüketiminin 5.7 lt/100 km olduğu belirtilen yeni Audi Q7, Türkiye'de 3.0 TDI 272 HP motor seçeneğiyle 2015 yılının ikinci çeyreğinde satışa sunulacak.



Caravelle 9+1 Minibüs geliyor

Volkswagen Ticari Araç modellerinden biri olan Caravelle, 9+1 versiyonuyla pazara sunuluyor. Yeni ek donanımlarıyla farklılaşan Caravelle 9+1 modeli, minibüs amaçlı kullanım için de tercih edilebilecek. Caravelle 9+1 Trendline donanımına sahip olacak. 8+1 modelinden farklı olarak yolcu kabini girişinde basamağa, kabin içinde tutma kollarına ve tavan acil çıkışı kapağına sahip olan yeni Caravelle 9+1 2015, hem sağda hem de solda bulunan çift kayar kapısıyla dikkat çekiyor. Trendline modelinde otomatik yanan farlar, yağmur sensörü ve otomatik kararan iç dikiz aynası standart olarak sunuluyor. Caravelle 9+1'de 102 HP güç üreten turbo dizel motor bulunuyor.



Yeni Superb 2015'te yollara çıkacak

Skoda Superb'in yeni jenerasyonu için geri sayım başladı. Bu yıl satışa sunulacak olan yeni Superb modelinin son testleri Güney Avrupa'da tamamlandı. Skoda ürün gamının amiral gemisi niteliğindeki Superb'in kamufleli fotoğrafları basına dağıtıldı. Üçüncü jenerasyon Superb'in, geliştirilmiş özellikleriyle birlikte en üst düzeyde fonksiyonelliği sunmaya hazırlandığı belirtiliyor. Superb, Türkiye'ye 2015'in üçüncü çeyreğinde gelecek.



S&S Motors'tan QR kod teknolojisi

Türkiye'deki resmi distribütör çıkışlı lüks kurumsal 2'nci el araç pazarının lider temsilcisi S&S Motors, teknolojik açıdan gerçekleştirdiği atılımlarla da müşterilerine en iyi ve hızlı hizmeti sunmayı hedefliyor. Hali hazırda otomotiv sektöründe kullanılmak üzere geliştirilen QR Kod teknolojisini ülkemizde lüks kurumsal ikinci el pazarında ilk kez kullanan S&S Motors, müşterilerin araç bilgilerine teknolojik olarak ulaşmalarını sağlıyor.

Yeni Vito bayilerde

Yeni Mercedes-Benz Vito 75.900 TL başlangıç fiyatıyla satışa sunuldu. Yeni Vito farklı kullanım alanlarına hitap eden geniş ürün yelpazesi ile hem iş hem aile kullanımına uygun olması ile dikkat çekiyor. Ürün yelpazesi, dokuz kişilik aile aracı Vito Tourer ve Vito Select'in yanı sıra hem iş hem aile kullanımı için ideal Mixto ve Kombi ile sadece yük taşımacılığı için sunulan Panelvan araçlarıyla genişledi.



Detroit'te gösteri zamanı



ABD otomotiv endüstrisinin kalbi olan Detroit, 100 yılı aşkın bir süredir otomobil fuarına ev sahipliği yapıyor. Bundan 25 yıl önce uluslararası kimlik kazanan ve NAIAS (North American International

Auto Show-Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı) adıyla anılan bu fuar dünyanın en önemli otomotiv gösterilerinden biri. 1989 yılından 2015 yılına kadar 1359 aracın tanıtıldığı, 18 milyondan fazla kişinin ziyaret ettiği fuar, bu yıl da çok önemli tanıtımlara ev sahipliği yapıyor.

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



ACURA NSX Efsane geri döndü

Kimi ülkelerde Honda NSX adıyla da satılan Acura NSX, Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı.



i

İlk nesil Acura-Honda NSX bundan 25 yıl kadar önce çıktığında Ferrari katili olarak isim yapmıştı. Alüminyum alaşımlı malzemelerin kullanıldığı bu otomobil 2005 yılına kadar ufak tefek değişiklikler ile üretilmişti. Bir sürelik boşluktan sonra 2012 yılında Detroit'te sergilenen Acura NSX Concept heyecan uyandırmıştı. Şimdi ise o konsept ile büyük oranda benzer yol versiyonu o heyecanın gerçeğe dönüşmüş hali olarak tanıtıldı.

Yeni Acura NSX'in kapsamlı teknik bilgileri henüz açıklanmadı. Ancak otomobilde ortada konumlandırılmış, çift turbolu 6 silindiri yüksek performanslı bir içten yanmalı motorun yanı sıra, 3 tane de elektrik motorunun görev yapacağı belirtiliyor. Bu elektrik motorlarından bir tanesi arka kısımda, motor ve şanzıman arasına konumlandırılmış ve görevi hızlanma - fren performansına destek olmak.



Öndeki iki tane bağımsız elektrik motoru da “torque vectoring” işlevinin yanı sıra, arkadaki elektrik motoru gibi hızlanma ve frenleme performansına da katkı sağlıyor. 9 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanın kullanılacağı yeni nesil NSX'in dört tekerlekten çekiş sistemi Sport Hybrid Super-Handling All Wheel Drive olarak adlandırılıyor. Önde 245/35Z R19 ebadında, arkada 295/30Z R20 ebadında ContiSportContact lastiklerle yere basan NSX'in fren tertibatı da sportif kullanıma uygun karbon seramik malzemeden üretilmiş.

Gövdesinde yüksek dayanımlı çelik, alüminyum ve karbonfiber gibi malzemelerin kullanıldığı otomobilin uzunluğu 4470 mm, genişliği 1940 mm, yüksekliği 1215 mm, dingil mesafesi de 2630 mm olarak açıklanıyor.



FORD GT *En güçlü Ecoboost*

Ford, köklü bir geçmişe sahip sporcusu GT'nin yeni neslini Detroit'te tanıttı.



Ford GT40, 1960'lı yıllarda pistlerdeki başarıları ile hafızalara kazınmıştı. Bunların en unutulması ise 1966 yılı LeMans 24 Saat yarışında ilk üç sırayı elde etmesi oldu. 2000'li yılların ortalarında Ford GT adıyla yeniden doğan bu efsane 2005-2006 yıllarındaki

üretimden sonra koleksiyon otomobili olmuştu. Detroit'te düzenlenen otomobil fuarında yeni neslinin gösterimi yapılan Ford GT'nin üretimi, 1966 LeMans yarışının 50. yıldönümü dolayısı ile 2016 yılında başlayacak. Otomobilde 3.5 litrelik, çift turbolu, V6 silindirli Ecoboost motor görev yapacak. Motorun kesin özellikleri

henüz açıklanmazken maksimum gücün 600 HP'nin üzerinde olacağı açıklandı. Karbon fiber ve alüminyum gibi hafif malzemelerin kullanıldığı otomobilin 0-100 km/s hızlanma ve diğer performans verileri açıklanmasa da dünyanın en iyi ağırlık-güç oranına sahip olacağı belirtiliyor.



VOLKSWAGEN CROSS COUPE GTE Önceliği ABD

VW, öncelikli pazarı ABD olacak yeni SUV'unun konseptini Detroit'te sergiledi.



Volkswagen, 2016 yılında satışa sunacağı ve öncelikli pazarı ABD olan 5 kişilik SUV'unun konsept halini, Detroit'te

tanıttı. MQB platformlu Cross Coupe GTE'de VW'nin mevcut ürün gamından daha farklı, enine çizgilerin kıvrımlı çamurluklarla desteklendiği bir tasarım dili kullanılmış. Bu SUV konseptinde 3.6 litrelik V6 silindirli benzinli motorla birlikte iki de elektrik motoru görev yapıyor. 6 silindirli FSI motor 280 HP ve 350 Nm tork üretirken, elektrik motorlarından biri 40 kW ve 220 Nm'lik, diğeri de 85 kW ve 270 Nm'lik değerlere sahip. VW tarafından tüm motorların kombine edilmiş gücünün 360 HP

olduğu söyleniyor. maksimum hızı 209 km/s olan otomobilin 0-97 km/s hızlanması ise 6.0 saniye ve 32 km'lik mesafeyi sadece elektrik gücüyle gidebiliyor.





Audi Q3



Audi Q7



Buick Avenir Concept



Cadillac CTS-V



Buick Cascada



Chevrolet Bolt Concept



Chevrolet Colorado ZR2 Concept



Chevrolet Volt



Ford F150 Raptor



Hyundai Santa Cruz Concept



Mercedes-Benz GLE 450 Coupe



Toyota Tacoma



Volvo S60 Cross Country



Maserati Alfieri Concept



Üretim arttı, satışlar düştü

2014 yılında toplam otomotiv üretimi bir önceki yıla göre yaklaşık yüzde 4 oranında artarken, otomobil satışlarında yüzde 11.6 oranında düşüş oldu. Aralık 2014'te 32.089 adedi yerli, 77.965 adedi ise ithal olmak üzere toplam 110.054 adetlik satışa ulaşıldı.

K

imilerine göre 2014 yılı her türlü dalgalanmaya karşın iyi geçti, kimilerine göre ise başarısızlıkla sonuçlandı.

Rakamlar ise 2014 yılı otomobil satışlarının 2013 yılına göre 77.324 adet geride olduğunu söylüyor. Bir başka deyişle satışlar yüzde 11.6 oranında düşüş gösterdi. Ancak 2013 yılına göre 2014 Aralık ayındaki yüzde 8'lik yükseliş, 2015 için insanların daha umutlu olmalarını sağladı. Yerli otomobil satışları 2014 yılında 157.349 adet oldu. Yerli satış oranı 2014 yılında yaklaşık yüzde 27 seviyesinde gerçekleşti. Yani 2014 yılında satılan her 100 otomobilden sadece 27 tanesi Türkiye'de üretildi. Bu açıdan düşünürsek durum pek de iç açıcı değil. Yılın tamamında 64.455 adet yerli otomobil satan Renault yerlilerin lideri oldu. Onun ardından 33.363 adet satışla Fiat ve 24.175 adet satışla Toyota geldi. Böylece uzun bir aradan sonra Hyundai

markası dördüncülüğe kadar gerilemiş oldu. 2014 yılının tamamında 429.982 adet ithal otomobil satıldı. 84.646 adet satış gerçekleştiren Volkswagen ithallerin lideri oldu. 39.255 adet satan Opel ikinci olurken, 35.682 adet satan Ford üçüncü, ciddi bir ivme yakalayan Dacia ise 27.897 adet satışla dördüncü oldu. Eğer Renault Symbol modeli yurt dışında olduğu gibi Türkiye'de de Dacia Logan adıyla satılmış olsaydı, Dacia markasının ikinciliğe kadar yükselme şansı olabilirdi.

Yerli ve ithal toplam otomobil satışlarına baktığımız zaman Renault markasının 90.027 adet satışla lider olduğunu görüyoruz. Yalnız ticari araç satışlarında ise 49.586 adet satışla Fiat önde geldi. Ford ise sadece 45 adet az satarak 49.541 adetle ikinci oldu. Otomobil ve ticari araç toplamda ise 108.647 adet satışla Volkswagen 2014 yılının en başarılı markası oldu.

Model sıralamasına gelince: İlk üçün C segmentinden çıktığını görüyoruz. Aslında bunun en büyük nedeni artık B segmentinde iddialı bir model olmaması. Albe'dan sonra Fiat'ın, Accent'ten sonra ise Hyundai'nin pek sesi çıkmıyor. Renault Fluence modeli 32.252 adet satışla yılı lider olarak tamamladı. Sadece 13 adet daha az satan Fiat Linea modeli ise 32.239 adetle ikinci oldu. 23.464 adet satışla Toyota Corolla modeli üçüncü geldi. Önümüzdeki ay 2014 yılı otomobil satışlarının ayrıntılı analizini yayınlayacağız. Bir bakıma, satışların röntgenini çekeceğimiz bu araştırmamızı kaçırmayınız.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır. Model bazında sıralama 2014 yılı toplam satış adedine göre yapılmıştır).

İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2013	2014
Ocak	25.835	24.368
Şubat	36.814	27.167
Mart	51.785	37.812
Nisan	56.999	42.769
Mayıs	62.383	46.379
Haziran	58.290	47.278
Temmuz	55.712	46.602
Ağustos	51.611	45.131
Eylül	52.925	49.262
Ekim	46.985	50.814
Kasım	64.117	59.695
Aralık	101.199	110.054
Toplam	664.655	587.331

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1	Renault	14.348	64.455
2	Fiat	5962	33.363
3	Toyota	5429	24.175
4	Hyundai	4257	23.225
5	Honda	1829	10.521
6	Ford	264	1610
Toplam		32.089	157.349

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1	Volkswagen	13.182	84.646
2	Opel	8418	39.255
3	Ford	6376	35.682
4	Dacia	6484	27.897
5	BMW	4215	26.174
6	Renault	4359	25.572
7	Mercedes-Benz	4546	23.100
8	Hyundai	3275	21.685
9	Nissan	3760	19.422
10	Audi	3618	17.809
11	Peugeot	3249	17.026
12	Skoda	2405	14.537
13	Citroen	3158	14.389
14	Seat	2126	12.697
15	Kia	1907	11.017
16	Toyota	2128	10.146
17	Fiat	720	6179
18	Volvo	973	6060
19	Honda	596	3269
20	Jeep	657	1960
21	Subaru	230	1402
22	Mazda	275	1291
23	Land Rover	188	1207
24	Mitsubishi	299	1159
25	MINI	201	1071
26	Alfa Romeo	119	967

Sıra	Marka	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
27	Suzuki	33	958
28	Proton	145	707
29	Porsche	119	588
30	Chevrolet	0	568
31	SsangYong	90	531
32	Chery	35	325
33	Lancia	9	210
34	Tata	21	126
35	Geely	10	95
36	Maserati	19	83
37	smart	9	76
38	Jaguar	1	52
39	Bentley	8	21
40	Ferrari	1	11
41	Infiniti	1	4
42	Lamborghini	0	2
Toplam		77.965	429.982

Not: Sıralamalar 2014 yıl geneline göre yapılmıştır.

“2014’te Renault otomobil satışında, Fiat hafif ticari araç satışında, Volkswagen ise iki pazarın toplamında birinci oldu.”



Hyundai i10 boyunu aşıyor

Türkiye’de üretilmesiyle dikkatleri üzerine çeken Hyundai i10 modeli, boyundan büyük işlere imza atıyor. Öncelikli olarak Türk insanı onu A segmenti değil, B segmenti olarak algıladı. Yani ölçüler olarak biraz sınıfının üzerinde bir araç. Fiyat olarak da B segmentine yakın. Sonuçta satış olarak da B segmentindeki modellere yakın bir tablo çizdi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Hyundai i10.....	606.....	3476
2.....	Kia Picanto	42.....	202
3.....	Fiat Panda.....	40.....	200
4.....	Fiat 500	27.....	168
5.....	Citroen C1.....	70.....	146
A Segmenti toplam satış.....		806.....	4424
A Segmenti pazar payı.....		% 0,73.....	% 0.75

Renault Clio HB arayı açıyor

En başta tasarımı, daha sonra ise teknik özellikleri ve donanımı beğenilen Renault Clio HB modeli başarıdan başarıya koşuyor. Renault Symbol’ün filo müşterilerinin bir bölümünün Renault Clio HB’ye kayması satışların daha da artmasını sağladı. Onun ardından 19.803 adet satışla Volkswagen Polo geldi. 53 adet daha az satan Hyundai i20 ise üçüncü oldu.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Renault Clio HB	4544	22.545
2.....	Volkswagen Polo.....	2428	19.803
3.....	Hyundai i20.....	3651	19.750
4.....	Opel Corsa.....	3311	12.342
5.....	Ford Fiest.....	1885	11.226
6.....	Dacia Sandero	1444	7611
7.....	Seat Ibiza.....	764	4550
8.....	Toyota Yaris.....	719	3397
9.....	Peugeot 208	617	3050
10....	Kia Rio	543	2665
B Segmenti-HB toplam satış		21.331	115.574
B Segmenti-HB pazar payı		% 19,4	% 19.5



Renault Symbol önde bitirdi

Bir önceki versiyon kadar başarılı olamayan Renault Symbol, fazla dişli bir rakibi bulunmadığından 2014 yılını lider olarak tamamladı. En çok satanlar listesinin ilk üçüne ise giremedi. Kuzenlerden Peugeot 301 ise, yılın tamamı baz alındığında Citroen C-Elysee’den daha başarılı oldu. Bu kategoride başka iddialı bir model bulunmuyor.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Renault Symbol.....	3169.....	20.424
2.....	Peugeot 301	1754.....	8.687
3.....	Citroen Elysee	2162.....	8.224
4.....	Skoda Rapid.....	219.....	1146
5.....	Kia Rio	35.....	290
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		7433.....	39.033
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,7.....	% 6.6



VW Golf biraz daha koptu

Teknoloji, donanım ve tasarım özelliklerinin yanı sıra en önemlisi düşük hacimli, performanslı; ancak düşük yakıt tüketimiyle ön plana çıkan Volkswagen Golf, rakipleriyle arasını açarak yılı tamamladı. Daha önceki aylarda Opel Astra HB modeli ile başa baş mücadele eden Volkswagen Golf, yılın sonuna doğru rakiplerinden koptu.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Volkswagen Golf	2743	15.773
2.....	Opel Astra HB	2428	12.669
3.....	Toyota Auris.....	1261	5929
4.....	Seat Leon	974	5837
5.....	Hyundai i30.....	826	4989
6.....	BMW 1 Serisi	631	4397
7.....	Renault Megane	778	4158
8.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	586	3719
9.....	Audi A3 HB.....	794	3068
10....	Citroen C4.....	395	2581
C Segmenti-HB toplam satış.....		13.767	78.044
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 12,5	% 13.3

Renault Fluence kıl payı önde

Yıl boyunca Renault Fluence ile Fiat Linea arasında büyük bir mücadele yaşandı. Ancak yılın sonunda birinci neredeyse burun farkıyla Renault Fluence oldu. Öyle ki; 32.000'li rakamlardan sonra aradaki fark sadece 13. Bu iki modelden sonra yaklaşık aynı mücadelenin Toyota Corolla ile Jetta arasında olduğunu görüyoruz.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Renault Fluence	7545	32.252
2.....	Fiat Linea.....	5940	32.239
3.....	Toyota Corolla	5321	23.464
4.....	Volkswagen Jetta	3270	20.240
5.....	Ford Focus Sedan	3478	18.476
6.....	Opel Astra Sedan.....	2081	10.586
7.....	Honda Civic	1829	10.521
8.....	Hyundai Accent Blue	1083	9713
9.....	Skoda Octavia	823	6374
10....	Audi A3 Sedan	1474	6278
C Segmenti-Sedan toplam satış		33.762	174.763
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 30,7	% 29.8



Bıraktığı yerden devam

Volkswagen Passat bildiğiniz gibi tamamen yenilendi. Fakat bu model geçişi sırasında kısa süreliğine de olsa liderlik koltuğunu BMW 3 Serisi'ne bırakmıştı. Fakat Aralık ayında muhteşem bir geri dönüş yapan Passat, kendisinden sonra gelen 3 rakibinin toplamından daha fazla satmayı başardı.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Volkswagen Passat	3331	18.285
2.....	BMW 3 Serisi	1380	9270
3.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	1033	5571
4.....	Skoda Superb	755	3508
5.....	Volvo S60.....	483	3367
6.....	Audi A4	458	3306
7.....	Volkswagen CC.....	350	2945
8.....	Opel Insignia	252	1819
9.....	Peugeot 508	268	1257
10....	Renault Latitude	71	874
D Segmenti-Sedan toplam satış		8.225	49.223
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 7,47	% 8.38



BMW 5 Serisi'nden mutlu son

Mercedes-Benz E Sınıfı, hem içeriden hem de dışarıdan müşteri kaparak Aralık ayında kendi segmentinde lider olurken, yılın tamamında ise BMW 5 Serisi yarışı önde bitirdi. 1.6 litre motorla avantajlı bir fiyat yakalayan ve markanın en fazla satan modeli olan Mercedes-Benz E Sınıfı'nın C Sınıfı'ndan da müşteri çaldığını görüyoruz.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	BMW 5 Serisi	1179.....	7282
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	1381.....	5604
3.....	Audi A6	316.....	1410
4.....	Volvo S80.....	44.....	398
5.....	Jaguar XF	0.....	29
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		2931.....	14.808
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,62.....	% 2.52

"S"ti gürledi, lider oldu

Yenilendikten sonra dikkatleri üzerine toplayan Mercedes-Benz S Sınıfı, yılın tamamındaki satışıyla liderlik koltuğuna yerleşti. Onun ardından markadaşı CLS modeli geldi. Bazı aylar öne geçse de BMW 7 Serisi 2014 yılını üçüncü olarak tamamladı. Sportif makam aracı Porsche Panamera ise 106 adet satışla dördüncü geldi.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	42.....	342
2.....	Mercedes-Benz CLS	64.....	266
3.....	BMW 7 Serisi	28.....	115
4.....	Porsche Panamera.....	17.....	106
5.....	Audi A8	14.....	98
F Segmenti toplam satış		208.....	1.119
F Segmenti pazar payı		% 0,19.....	% 0.19



Kazanan Dacia Duster oldu

Şöyle bir geriye baktığımızda, bazı aylar Dacia Duster'ın lider olduğunu, bazı aylar ise Nissan Qashqai'nin liderlik koltuğuna oturduğunu görüyoruz. Ancak dananın kuyruğu Aralık ayında koptu ve Dacia Duster 961 adet farkla 2014 yılını önde kapamayı başardı. Demek ki, müşterilerin eleştirilerine kulak verilerek Dacia Duster'da yapılan küçük değişiklikler etkili olmuş.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	Dacia Duster.....	2881.....	11.881
2.....	Nissan Qashqai	1960.....	10.920
3.....	Kia Sportage.....	1141.....	6159
4.....	Volkswagen Tiguan	855.....	5536
5.....	Hyundai ix35	974.....	5188
6.....	Renault Captur	928.....	3172
7	Honda CR-V	585.....	2797
8.....	Nissan X-Trail	453.....	1530
9.....	Opel Mokka.....	297.....	1479
10....	BMW X1	103.....	1298
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....		14.475.....	71.566
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 13,1.....	% 12.1



BMW X5 arayı açtı

Yeni tasarımı tutan ve özellikle 2.0 litrelik turbo dizel motoruyla fiyat avantajı yakalayan BMW X5, 2014 yılını rakipleriyle arasını açarak tamamladı. X5, Aralık ayında kendisinden sonra gelen üç rakibinin toplamından fazla satmayı başardı ve örnek bir başarıya imza attı.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1.....	BMW X5	161.....	758
2.....	Range Rover Sport	57.....	428
3.....	Porsche Cayenne	66.....	355
4.....	Range Rover.....	42.....	302
5.....	Jeep Grand Cherokee	64.....	269
Lüks SUV Segmenti toplam satış		446.....	2501
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,40.....	% 0.43

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



6 ay kötü, 6 ay iyi geçti

Hafif ticari araç satışları, 2014 yılının ilk altı ayında yüzleri güldürmezken, yıl sonuna doğru satışlar 2012 yılını bile geride bıraktı. Geçen yıl 98.224 adedi yerli, 82.126 adedi ise ithal olmak üzere toplam 180.350 adetlik satışa ulaşıldı.

Hafif ticari araç satışları kan kaybetmeye devam ediyor. 2012 yılında 221.481 adet olan satışlar 2013 yılında 188.723 adede, 2014 yılında ise 180.350 adede kadar düştü. Yani 2012 yılına göre satışlarda yüzde 19 seviyesinde bir gerileme söz konusu. 2013 yılına göre ise düşüş yüzde 4.44 oranında gerçekleşti.

2014 yılında 98.224 adet yerli hafif ticari araç satıldı. 49.206 adet satışla Ford lider olurken, 41.922 adet satışla Fiat ikinci geldi. Geçen yıl 82.126 adet ithal araç satılırken, 24.001 adet satışla Volkswagen birinci oldu.

Model sıralamasında, yeni Ford Transit 26.505 adet satışla en fazla satan ticari araç oldu. Onun ardından bir önceki yılın lideri Fiat Doblo geldi. Fiat Fiorino ile Ford Courier'nin satışları başa baş gerçekleşti ancak Ford Courier'nin satış rakamının 8 aylık olduğunu düşünürsek önümüzdeki yıl biraz daha yüksek sıraya yerleşebileceğini tahmin edebiliriz

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

 İsa Demir

Aylara göre toplam hafif ticari araç satışı (Adet)

Ay	2012	2013	2014
Ocak	8468	9688	8302
Şubat	12.135	11.493	7.854
Mart	17.614	16.989	9.769
Nisan	17.304	16.576	10.536
Mayıs	20.403	19.085	11.742
Haziran	20.218	15.806	12.885
Temmuz	17.773	15.884	13.305
Ağustos	16.912	13.432	15.068
Eylül	20.269	15.038	17.269
Ekim	16.498	11.029	15.759
Kasım	19.413	15.184	20.926
Aralık	34.474	28.519	36.935
Toplam	221.481	188.723	180.350

Yerli marka hafif ticari araç satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1	Ford	11.749	49.206
2	Fiat	9926	41.922
3	Isuzu	670	2281
4	Citroen	440	1977
5	Karsan	126	1381
6	Peugeot	61	1264
7	Mitsubishi	29	191
Toplam		23.001	98.224

İthal marka hafif ticari araç satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1	Volkswagen	4134	24.001
2	Renault	1413	8716
3	Mercedes-Benz	1242	8028
4	Fiat	1516	7664
5	Dacia	958	6572
6	Citroen	1020	6048
7	Peugeot	1367	5832
8	Mitsubishi	715	4188
9	Iveco	593	2524
10	Kia	231	2057
11	Isuzu	67	1728
12	Toyota	190	1670
13	Hyundai	267	1565
14	SsangYong	100	626
15	Ford	86	333
16	Tata	26	290
17	Nissan	9	275
Toplam		13.934	82.126

2014'te en fazla satan 20 hafif ticari araç

Sıra	Marka	Aralık 2014	Ocak Aralık 2014
1	Ford Transit	5926	26.505
2	Fiat Doblo	5492	22.173
3	Fiat Fiorino	4322	19.094
4	Ford Courier	5633	18.609
5	Volkswagen Caddy	1710	10.132
6	Fiat Ducato	1516	7663
7	Volkswagen Transporter	1162	7149
8	Mercedes-Benz Sprinter	1086	6967
9	Dacia Dokker	958	6572
10	Renault Master	777	4888
11	Peugeot Partner Tepee	1.115	4529
12	Citroen Berlingo	883	4431
13	Mitsubishi L200	715	4188
14	Ford Connect	190	4094
15	Volkswagen Crafter	628	4069
16	Isuzu D-Max	471	2996
17	Renault Kangoo	493	2720
18	Volkswagen Amarok	634	2651
19	Citroen Nemo	440	1977
20	Toyota Hilux	190	1670

“2014'te Ford yerli satışlarda, Volkswagen ise ithal satışlarda birinci oldu. En çok satan hafif ticari araç ise yeni Ford Transit'ti.”

Not: Bu sıralama 2014 yılının tamamına göre yapılmıştır.

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

uygulamaları, videolar vb.)

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

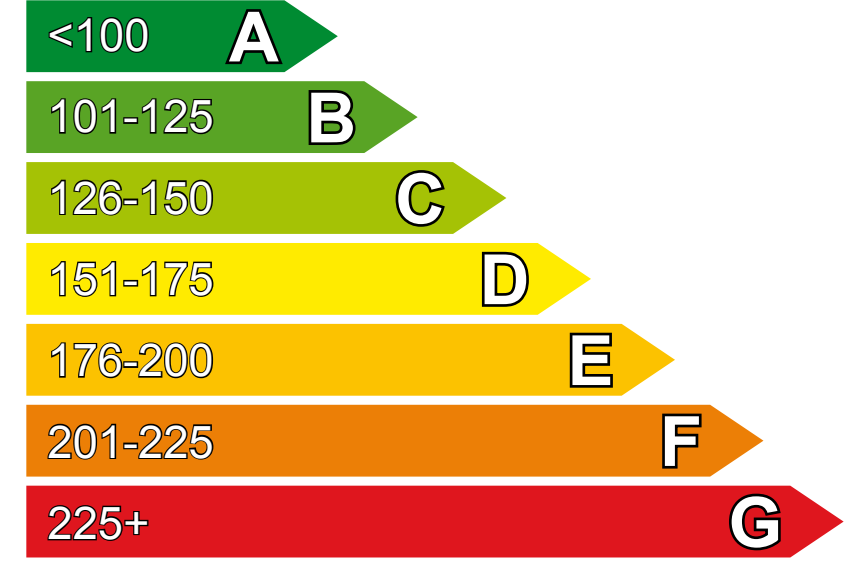
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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

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

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Yüksek Adrenalin

İki Fransız üreticinin, performans tutkunlarına yönelik modelleri, 270 HP'lik RCZ R ile 265 HP'lik Megane R.S.'i karşı karşıya getirdik.



Spor otomobiller gönül işidir ve otomobili hayat tarzı olarak benimseyen kişiler için üretilirler. Bu tip otomobillerde doğal olarak sürüş zevki, sportif detaylar, yol tutuş ve performans gibi kriterler öne çıkar. Tabii ki özel olmak da bu kriterlere eklenebilir. Buradaki iki otomobil birbirinden çok farklı gövdelere sahip olsalar da ikisi de üreticileri tarafından coupe olarak tanımlanıyor ve ikisi de bana göre çok özel.

ÖNCE GÖRSELLİK

Bu tipte bir otomobil alanların performans kadar aradıkları diğer bir şey de farklı olmak. Megane R.S. bunu standart versiyonlardan daha çıkıntılı çamurlukları, F1 araçlarınıninkini anımsatan ön spoyleri, ön arma atında R.S. logosu, kırmızı detayları, büyükçe arka spoyleri ve difüzör formu arka tamponu ile fazlasıyla yapıyor.



Bombeli tavanı ve şişkin çamurlukları ile standart versiyonlarda bile çok etkileyici ve özel bir coupe olan RCZ ise, RCZ R olarak sabit arka spoiler, R logoları ve difüzörlü arka tampon gibi ekstra detaylara sahip.

İç mekanlara geçildiğinde her iki otomobil de spor koltukları ile sürücülerini adeta kucaklıyor. Megane R.S.'in Recaro imzalı ön koltukları biraz daha sert dolgulu ve sportiflikten de öte yarış otomobili havasında. Spor otomobillerde bazı ergonomi kusurları hoş görülebilir ancak Megane R.S.'in sürücü koltuğunun sırt ayar mekanizması otomobilin ilk icat olduğu dönemlerdeki ergonomi anlayışına bile ters. Şöyle ki, sürücü koltuğun sırt eğim ayarının çevirmeli kumandası, ortada bulunan kol dayama konsolu ile koltuk arasında kalıyor ve oraya el girebilmesi mümkün değil. Bunun için öncelikle koltuğu en geriye itip, sağ tarafta kalan ayar kumandasını açığa çıkartmak, sonrasında sırt ayarını yapmak gerekiyor. Muhtemelen Recaro ürün gamında bu tip koltuklar hep sağdan sırt ayarlı, çünkü yolcu koltuğunda bu ayar sağ tarafta. RCZ R'in sportif koltuğunu ayarlamak daha kolay bununla birlikte RCZ R, daha alçak olması nedeniyle daha sportif ve daha başarılı bir sürüş pozisyonu sunuyor.





İç mekanda kalite hissi her iki otomobilde de iyi ancak RCZ R'da deri kaplı ön konsol olması daha zengin bir görüntü sağlamış. Buna karşılık Megane R.S., R.S. Monitor adı altında teknolojik bir oyuncığa sahip. Telemetri vazifesi gören bu sistemde direksiyon açısını, turbo basıncını, fren basıncını, tekerleklerdeki patinajı, G değerlerini, tur zamanlarını, 0-100 km/s hızlanma, 0-400 m hızlanma ve fren mesafesi değerlerini görmek mümkün. Ancak 0-100 km/s hızlanma sürelerinde 0.4 saniyeye varan hatalar olduğunu söylemem lazım. Bunun dışında vites değişim uyarısı, gaz pedalı hassasiyeti karlı zemin, günlük kullanım ve spor kullanıma yönelik olarak R.S. Monitor



üzerinden ayarlanabiliyor. RCZ R'da ise böyle bir şey yok, en azından analog bir turbo basınç saati olması bu otomobile yakışan bir detay olurdu.

Gelelim en heyecanlı noktaya... Yani sürüş özelliklerine. Üretici firmaların ikisi de farklı yollar izlemişler. RCZ R'ın Peugeot Sport tarafından hazırlanan 1.6 litrelik motorunda Mahle Motorsport tarafından üretilmiş alüminyum pistonlar kullanılmış ve bu alüminyumun kalitesinin Formula 1 araçlarına

“ Standart versiyonu bile çok havalı olan RCZ R'da abartılı eklentiler yok. Megane R.S. ise standart versiyonlara göre oldukça havalı eklentilere sahip. ”





benzer olduğu ifade ediliyor. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor 270 HP güç ve 1900-5500 d/s aralığında 330 Nm tork üretiyor. Taşınması gereken ağırlık ise 1280 kg. Megane R.S.'te ise 2.0 litrelik, turbo beslemeli bir motor görev yapıyor. Turbo beslemeli bu motor 5500 d/d'de 265 HP güç ve 3000 d/d'de 360 Nm tork üretiyor ve rakibindeki gibi 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş. 1394 kg'lık kütleyi taşıyan bu motor normal modda 250 HP, spor modda 265 HP ürettiğini ve spor mod tercih edildiği zaman otomobilin rölanti devrinin biraz daha yükseldiğini ve deyim yerindeyse aracın kalbinin daha hızlı attığı çok rahat anlaşılıyor. Yurtdışında bu motorun 275 HP'lik Trophy versiyonları da mevcut.



Kafa kafaya yapılan kalkışlarda RCZ R, finiş çizgisini az da olsa önde göğüslüyor. RCZ R 0-100 km/s'yi 6.1 saniyede yakalarken, Megane R.S. 6.2 saniyeye ihtiyaç duydu. Fren performansı konusunda da RCZ R'in eline su dökcek pek fazla otomobil yok. Buna Megane R.S. de dâhil. 380 mm'lik ön fren diskleri bulunan RCZ R 100 km/s hızla yapılan frenlemelerde 34.2 metreye ihtiyaç duyarken, 340 mm'lik ön fren disklerine sahip Megane



R.S. aynı hızda yapılan frenlemelerde 2 metre kadar daha fazla mesafeye ihtiyaç duyuyor. Fabrika verisi 0-100 km/s hızlanma değerleri ise RCZ R için 5.9 saniye, Megane R.S. için 6.0 saniye. RCZ R'in motoru, Megane R.S.'e göre daha sinirli bir yapıda. Bununla birlikte motor ve egzozdan gelen homurtular Megane R.S.'e göre biraz daha heyecan verici ve homurtulu. Tüketim bu otomobillerde birincil önceliklerden olmasa da test sürecinde RCZ R 9.1 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ederken, Megane R.S. 10.8 lt/100 km'lik tüketim elde etti.

Her ikisinde de kilitli diferansiyel olan önden çekişli otomobillerden RCZ R, virajlarda daha uzun süre nötr pozisyonunu koruyor ve daha alçak olması nedeniyle virajları 1-2 km/s



daha hızlı dönebilir. Ama virajda sürüş keyfi tarafında ağır basan otomobil Megane R.S. oluyor. Bunun nedeni de ağırlık transferlerinde otomobilin arka tarafını (her iki otomobilde de elektronik sürüş destek sistemleri devre dışı bırakılabilir) viraj dışına doğru kontrollü şekilde açması ve çok güzel tepki veren direksiyon ile bu durumun rahatça kontrol altına alınabiliyor olması. Megane R.S. bu yönden eğlence arayanların beklentisine tam olarak yanıt verebiliyor.



Peugeot RCZ R

Renault Megane R.S. 265

Fabrika verileri

Motor:.....	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo.....	1998 cc, 4 silindirli, 16V turbo
Şanzıman:.....	6 ileri manuel.....	6 ileri manuel
Maksimum güç:	270 HP @ 6000 d/d.....	265 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	330 Nm @ 1900-5500 d/d.....	360 Nm @ 3000 d/d
Maksimum hız:	250 km/s.....	254 km/s
0-100 km/s:.....	5.9 sn.....	6.0 sn
Bagaj hacmi:.....	321/639 lt.....	344/991
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4294 / 1845 / 1352 mm.....	4299 / 1848 / 1435 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):.....	8.4 / 5.1 / 6.3 lt/100 km.....	9.8 / 6.2 / 7.5 lt/100 km
Fiyat:.....	49.500 Euro (yaklaşık 134.200 TL)	45.000 Euro (yaklaşık 122.000 TL)

+	Frenler, düşük yakıt tüketimi.....	Eğlenceli sürüş, gösterişli gövde kiti
-	Turbo basınç saati yok.....	Sürücü koltuk ayar kumandası, tüketim

145 g/km

C

174 g/km

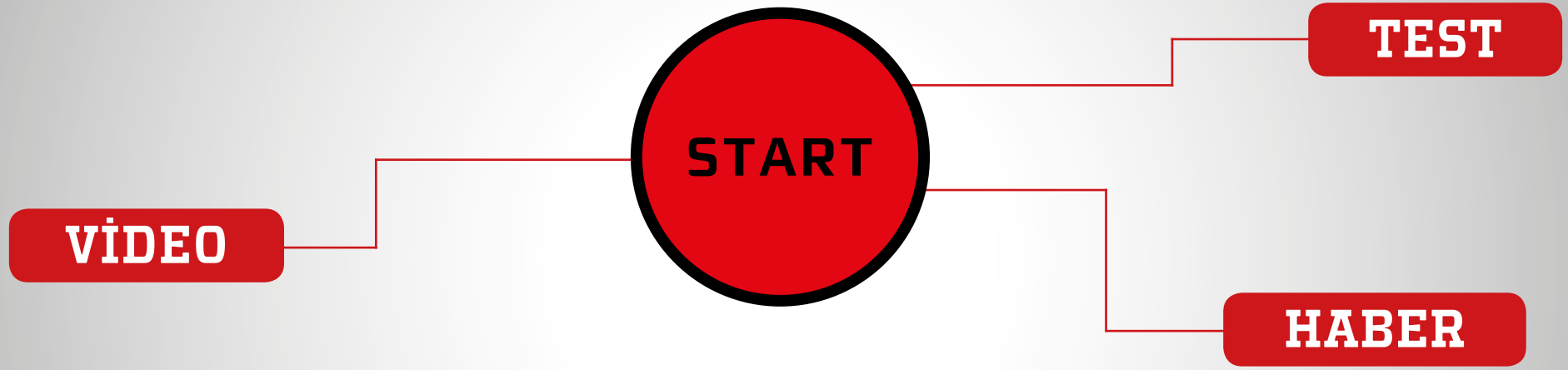
D



SONUÇ

RCZ R, Megane R.S.'e göre çok az daha hızlı, hissedilir derecede iyi fren yapabilen ve daha az yakıt tüketen bir otomobil. Ama eğlence konusunda Megane R.S.'in biraz gerisinde. Bana göre hızlı olmak isteyenler RCZ R'ı, eğlenceli sürüş isteyenler ise Megane R.S.'e yönelmeli. Megane R.S.'in Türkiye fiyatı 45.000 Euro olarak açıklanırken, RCZ R'ın fiyatı 49.500 Euro. Aradaki 4500 Euro'luk fiyat farkı, Avrupa fiyatları göz önüne alındığında biraz az, çünkü Fransa'da Megane R.S. 32.350 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılırken, RCZ R 43.350 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

BMW i3

BMW'nin i3, çevreci üretim teknikleri ile üretilmiş, tamamen elektrikli ve alışılmadık iç mekanlı küçük sınıf bir premium otomobil.



I3, alışlageldik BMW'lerden oldukça farklı. Bunun ilk nedeni otomobilde içten yanmalı bir motor yerine, elektrik motoru bulunması. Diğer de yüksek yapısı ve değişik çizgileri nedeniyle bilindik BMW'lerden daha farklı tasarımda olması.

i3, karbon fiber karbon fiber-takviyeli plastikten (CFRP-Carbon fibre-reinforced plastics) üretilmiş gövdeye sahip. Bunun en büyük avantajı kuşkusuz ki hafif sağlaması ve buun da enerji tüketimine ve menzile olumlu etki etmesi. Alüminyumdan yüzde 30, çelikten ise yüzde 50 daha hafif olan bu malzeme sayesinde batarya grubunun 230 kg'lık ekstra ağırlığı tolere edilebilmiş ve 1195 kg'lık toplam ağırlık sağlanmış. Hatırlanacağı gibi geçen sayımızda Renault'nun elektrikli otomobili Zoe'ye yer vermiştik. Daha geleneksel malzemelerin kullanıldığı Zoe, i3 ile yakın boyutlarda olmasına rağmen 273 kg daha ağır. Bu da CFRP kullanımının avantajını net şekilde ortaya koyuyor.





3999 mm'lik uzunluğu ve 1775 mm'lik genişliğindeki 4 kapılı otomobilin arka kapıları ters yönde açılıyor. Arka koltuklara geçerken, geleneksel tipte kapılara sahip otomobillerden biraz daha fazla eğilmek gerekli. Ön koltuklarda inanılmaz bir ferahlık hissi var. Öne çekilmiş cam, alçak yapılı, minimalist ön konsol ve doğal malzemelerin tercih edilmiş olması bu ferahlık hissini sağlayan etkenler. Ayrıca ön konsolun ortasından tabana kadar uzanan bir orta konsol olmaması nedeniyle de iç mekanda hafiflik hissi sağlanmış.

Bununla birlikte ahşap malzemeler, ön konsol ve kapı içlerinde kullanılan kenaf bitkisinden elde edilen lifli kaplamalar doğallık hissini pekiştiren detaylar.

YOLA ÇIKMA VAKTİ

BMW i3, ilk defa binecekler için şaşırtıcı detaylara sahip. Öncelikle vites kolu yok, bunun yerine direksiyon kolunun sağ tarafına entegre edilmiş çevirmeli bir kumanda var. Otomobilde yer alan elektrik motoru 170 HP (125kW) güç ve 250 Nm tork üretiyor. Doğal olarak ses mekanik bir ses yok. Elektrik motorları çalıştıkları andan itibaren maksimum tork sundukları için alıştığımız vites dişli kutusuna gerek yok. Bir ileri, geri, boş ve park vitesleri var. Elektrikli motor maksimum torkunu ilk andan itibaren ürettiği için gaz pedalına basma anından itibaren tepki almak mümkün. 0-60 km/s hızlanmasını 3.7 saniyede tamamlayan otomobilin 0-100 km/s değeri ise 7.2 saniye. Bu değer GTi sınıfındaki araçlarla benzer. Direksiyon turu 2.5 ve son derece rahat kullanıma sahip ve çok hassas. en ufak direksiyon hareketlerine bile hızlı tepki veriyor. Arkadan motorlu ve arkadan itişli i3'ün, ön-arka ağırlık dağılımı yüzde 50. Yüksek karoser ve 155 / 70 R19 ebadındaki lastiklerin nasıl bir yol



“ İç mekanda geleneksel tipte bir gösterge bulunmuyor. Vites, çevirmeli bir kumanda ile kontrol ediliyor. Ön koltuklar arasındaki kumandaların kullanımı kolay. ”

tutuşu sunacağını merak ediyordum. Açıkçası hiç de fena sayılmaz. Hafif sert süspansiyon sistemi tercih edilmiş olması virajlarda yana yatma eğilimini azaltıyor. Bozuk yollarda doğal olarak biraz sarsıntılı ama iç mekanda tıkırtı oluşmuyor. Renejeratif fren sistemi, frenleme esnasında veya ayak gazdan çekildiği zaman dinamo vazifesi görerek bataryaların dolmasına katkı sağlıyor. Elektrik motoru BMW'nin kendi üretimi, lityum iyon batarya ise Samsung SDI'dan.

Elektrikli otomobillerle ilgili en fazla merak edilen konu şarj süreleri ve menzil. i3'te şarj için 3 seçenek var. Bunlardan ilki geleneksel ev tipi priz. Fabrika verilerine göre geleneksel priz ile tam şarja ulaşma süresi 8 saat kadar sürebiliyor. İkinci seçenek çoğu alışveriş merkezinde bulunan 22 kVa'lık AC şarj istasyonları. Resmi verilere göre bu şarj seçeneğinde yüzde 80'lik şarja ulaşmak 3 saati buluyor. Kıyaslama yapmak gerekirse aynı şarj istasyonunda Renault Zoe 1 saatte yüzde 80 şarja ulaşabiliyor. Bunun nedeni i3'ün elektrik çekim gücü. İstasyonun verdiği güç 22 kVA olmasına rağmen i3'ün çekim gücü 7.4 kVa. Zoe'de ise bu değer 22 kVa. Üçüncü şarj seçeneği ise daha az sayıda noktada bulunan (BMW yetkili servisleri gibi)

“ Şarj kabloları, burun tarafındaki ufak gözde saklanıyor. ”



50 kW'lık DC hızlı şarj üniteleri. Bu sayede sıfırdan yüzde 80 şarja ulaşmanın yarım saatten az olduğu ifade ediliyor. Benim kendi hızlı şarj tecrübem ise şu şekilde oldu... yaklaşık yüzde 30 batarya doluluk oranından yüzde 99'a ulaşmak için 70 dakikadan fazla zaman gerekti. Yüzde 1'lik eksikliği de tamamlamak için beklesem de daha fazla dayanamayıp şarjı sonlandırdım. Zamanın bu kadar uzun olmasının nedeni, bataryaların belli bir doluluk oranına eriştikten sonra şarj olma hızlarının tıpkı cep telefonlarımızda veya tablet bilgisayarlarımızda olduğu gibi uzaması.

ŞARJI NE KADAR GİDİYOR?

Aracın tabanında, yaşam alanının altında yer alan lityum iyon batarya grubu, BMW i3'e benim kullanımında 120-140 km gibi menzil sağladı. Kullandığım süre boyunca EcoPro+ modunu sıkça kullandım. Bu mod, klima ve motor performansını azaltsa da 20 km'ye varan menzil artışı sağlıyor.

SONUÇ

BMW i3 stil sahibi ve insana iyi duygular veren bir iç mekana sahip. İvmelenmesi ve direksiyon tepkileri de spor otomobil ayarında. Bu ilginç otomobilin bana göre en büyük dezavantajı, Renault Zoe'den daha uzun süren şarj süreleri.





BMW i3

Fabrika verileri

Motor:	BMW eDrive elektrikli motor
Maksimum güç:	170 HP
Maksimum tork:	250 Nm
Maksimum hız:	150 km/s
0-100 km/s:	7.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3999 / 1775/ 1578 mm
Bagaj hacmi:	260-1100 lt
Menzil:	130-200 km
Fiyat:	46.100 Euro (başlangıç fiyatı) - 52.370 Euro (test aracı)

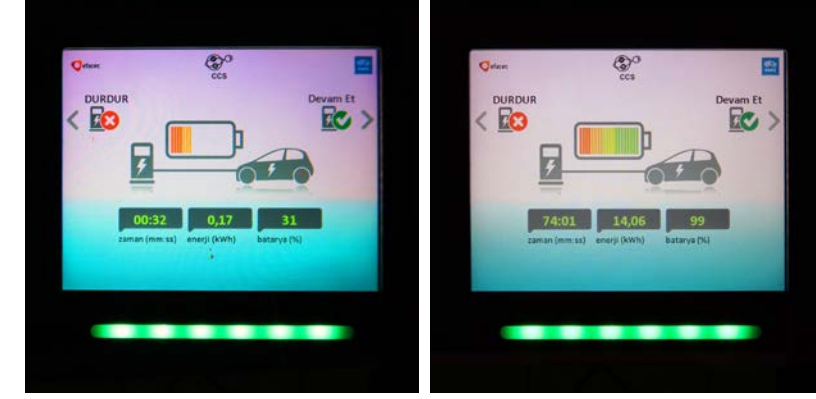
+	İvmelenme, kalite hissi, direksiyon
-	Euro NCAP'ten 4 yıldız

Eşarj

2009 yılında yerli sermaye ile kurulan Eşarj, Türkiye'nin en yaygın elektrikli araç şarj istasyonu ağına sahip. 2014 yılı sonu itibarı ile Türkiye'de çeşitli noktalarda 96 soketi bulunan Eşarj, bu sayıyı 2015 yılının ilk çeyreğinde 120'nin üzerine çıkarmayı hedefliyor. İstasyon kurulumu yapmasının yanı sıra istasyon operatörü de olan şirketin web sitesinden hangi istasyonda boş soket var takip etmek mümkün. Sistemden faydalanmak için önce ücretsiz şekilde üye olmak gerekiyor. Ondan sonra ise yapılacak şarj işlemi otomobilin istasyondan saat başına çektiği güce göre; bağlı kaldığı dakika üzerinden beş farklı tarife ile ücretlendiriliyor.

EŞARJ TARİFESİ

Servis Kodu	Kullanıcı	Araç Şarj Gücü	Fiyat/Birim
MCN37M	Üye Sürücüler	3.7 kW	0.10 TL/dk.
MCN74M	Üye Sürücüler	7.4 kW	0.15 TL/dk.
MCN11M	Üye Sürücüler	11 kW	0.20 TL/dk.
MCN22M	Üye Sürücüler	22 kW	0.30 TL/dk.
MCQ45M	Üye Sürücüler	45 kW	0.50 TL/dk.
CCS (Şarj Kodu)	Tüm Sürücüler	Tüm Araçlar	30 TL/işlem



“ i3'ün yüzde 30 seviyelerinden yüzde 99 şarj seviyesine ulaşması 1 saatten fazla sürdü. ”



BMW X4 xDrive20d

Daha önce xDrive35i versiyonunun ilk sürüş izlenimi yazısını yayınladığımız X4, bu ayki sayımıza xDrive20d versiyonuyla konuk oldu.



B MW'nin en yeni "X" modeli olan X4'ü, İspanya-Bilbao'da gerçekleştirilen uluslararası basın test sürüşü organizasyonunda kullanmış ve xDrive35i versiyonuyla sayfalarımıza taşımıştık. "Dinamik X3" olarak adlandırabileceğimiz X4, bu kez Türkiye fiyat listesinde yer alan tek seçenek olan xDrive20d ile karşımızda.

DİNAMİK X3

BMW, daha önce X5 ile X6 arasında kurduğu bağı, şimdi de X3 ile X4 arasında kurdu. Kısacası; dinamik SUV isteyenler çift sayılara, daha olgun SUV isteyenler ise tek sayılara yönelmeliler. Bu bağlamda; dinamik bir X1 görünümünde bir X2 modeli beklemek de yanlış olmaz.





Konumuza dönecek olursak, dinamik bir X3 olan X4; bir başka açıdan bakıldığında "küçük X6" olarak tanımlanabilir. Tasarımıyla X3'ten çok daha ilgi çekici olan X4, aynı zamanda ondan 20 mm daha alçak bir gövdeye, yepyeni ön far tasarımına, L biçimli arka stoplara ve dinamik çizgilere sahip bagaj kapağına sahip.

X3 KOKPİTİ

X4'ün ön ve orta konsolları, gösterge grupları, eşya gözü ve bardaklıkları, iDrive ile kumanda edilen ekranı, X3 modelinden aynen aktarılmış.



ABD’de üretilen aracın iç mekandaki farkı ise arka koltukta göze çarpıyor. Otomobilin sportif dış tasarımı nedeniyle geriye gidildikçe alçalan tavan, arka koltuktaki baş mesafesini azaltmış. Dingil mesafesi 2810 mm olan araçta diz mesafesi konusunda ise bir sorun bulunmuyor. Otomobilin 500 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1400 litreye kadar çıkıyor.

2.0 LİTRE TURBO DİZEL

Lansman rengi olan kırmızı gövdeye sahip test aracımızda, X4’ün Türkiye fiyat listesinde yer alan tek seçenek olan 2.0 litrelik, sıralı 4

silindirli, 16 supaplı, turbo beslemeli dizel motor bulunuyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen ve gücünü xDrive sistemi aracılığıyla dört tekerleğe birden aktaran aracın boş ağırlığı ise 1820 kg. 190 HP güce ve 400 Nm torka sahip otomobilin maksimum hızı 212 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.0 saniye olarak veriliyor. Karbondioksit salımı 138 g/km olan motorun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 5.2 lt/100 km.

“ X4’ün X3’ten alınan kokpitinde malzeme ve işçilik kalitesi üst seviyede.

Araçta ergonomik kumanda birimleri ve işlevsel bir iç mekan bulunuyor.

”

SÜRÜŞÜ NASIL?

BMW X4 xDrive20d'yi İstanbul ve çevresindeki asfalt ve toprak yollarda kullandık. Öncelikle çok ilgi gördüğünü ve özellikle de lansman renginin çok çarpıcı olduğunu belirtmemiz gerekir. Sürüş pozisyonu X3'e göre 20 mm daha alçakta konumlandırılmış olan otomobilin süspansiyon sistemi de ondan daha sert. Bu özellikler, test aracımızda opsiyonel olarak bulunan M Sport paketiyle de birleşince ortaya keyifli ve sportif bir sürüş çıkıyor. Elbette bu motor, daha önce kullandığımız xDrive35i gibi bir performansa sahip değil, ama Türkiye'deki vergi sisteminin, X4 alıcılarının bu modelle yetinmelerine yol açtığı da bir gerçek. "EcoPro",



"Comfort", "Sport" ve "Sport+" modları, sürüş tarzınızı ortaya koymanızı sağlıyor. 8 ileri otomatik şanzıman hem hızı hem de kararlılığıyla başarılı. Yüksek arka tasarım arka görüşü kısıtlasa da, gelişmiş kamera ve sensör sistemlerinin görüntülü ve sesli uyarıları bu sıkıntıyı azaltıyor.

BAZ FİYATI 233.324 TL

BMW X4 xDrive20d modelinin Türkiye'deki baz fiyatı 233.324 TL. Exclusive Paket ve M Sport Paket'e sahip olan test aracımızın fiyatı ise 303.077 TL. Porsche Macan'ın rakibi olan X4'ü; BMW ürün gamında X6'dan daha uygun fiyatlı ve sportif bir SUV arayanlar tercih edecektir.

“ Yüksek bagaj kapağı
ve küçük arka cam
nedeniyle arka görüşün
kısıtlı olduğu X4 dinamik
çizgilere sahip. ”

BMW X4 xDrive20d

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	190 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	212 km/s
0-100 km/s:	8.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4671 / 1881 / 1624 mm
Bagaj hacmi:	500-1400 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.7 / 5.0 / 5.2 lt/100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	233.324 TL / 303.077 TL

+	Tasarım, kalite, şanzıman, tüketim
-	Arka görüş

138 g/km

C



Ford Tourneo Courier ***1.6 dizel***

Tourneo Courier, konforlu sürüşü ve zengin donanımı ile küçük hafif ticari araçlar arasında iddialı bir konumda.





K

üçük hafif ticari araçlar özellikle bir dönem Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo üçlüsü ile oldukça ilgi görmüştü. Ford da biraz gecikmeli de olsa bu segmente Tourneo Courier ile giriş yaptı. Türkiye’de Ford Otosan mühendisleri

tarafından geliştirilen Tourneo Courier-Transit Courier gamında 1.5 lt 75 HP TDCi ve 1.6 lt 95 HP TDCi motor seçenekleri mevcut.

Tourneo Courier, Ford’un son dönemdeki tasarım dili çerçevesinde hazırlanmış ve büyük bir radyatör ızgarasına sahip.

Şehiriçi çarpışmalarda düşük maliyetli tamir-onarım imkânı sağlaması hedeflenerek hazırlandığı ifade edilen Tourneo Courier'in burun yapısında ayrıca yaya güvenliği de gözetilmiş. Rakiplerinden biraz daha irice duran Courier'in 4157 mm'lik uzunluğu, rakibi Fiat Fiorino Combi'den 293 mm daha fazla. Dingil mesafesi konusunda ise Fiat Fiorino Combi 2513 mm ile Ford Tourneo Courier'in 2489 mm'lik değerinin 24 mm önünde.

Tourneo Courier'in iç mekanında beklenileceği gibi sert plastik malzemeler kullanılmış. Sonuçta bu bir ticari araç ve yumuşak dokunuşlu malzemelerden çok, uzun yıllar dayanacak malzemeler öncelikli. Kokpitteki birleşim noktaları muntazam ve Fiesta'yı hatırlatan bu kokpit, ticari bir araçtan çok binek otomobil havasında. Tavanda eşya rafı ve el freni konsolu bölgesinde ufak tefek eşyalara yönelik gözler unutulmamış. Orta konsolun en üst kısmında yer alan 3,5 inçlik ekran geri görüş kamerası olarak hizmet vermesinin yanı sıra, Ford SYNC sistemine ait özellikleri de gösteriyor. Bu ekran Titanium ve Titanium Plus donanımlarına has bir özellik ve daha alt donanımlar olan Trend ve Deluxe'de burada Akıllı Cihaz İstasyonu adında bir aparat bulunuyor.



Ayrıca Titanium Plus donanım seviyesinde ısıtılmalı ön koltuklar, ısıtılmalı ön cam gibi ticari araçlar için lüks sayılabilecek ekipmanlar da mevcut. Sürgülü arka kapılar sayesinde arka koltuklara geçiş rahat. Ön koltukların arkasında 3 kg taşıma kapasitesi olan katlanabilir masa olması ve diz-baş mesafesinde sorun olmaması uzun yolculuklarda hoş gidecek bir özellik.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Bu aracın öncelikli özelliği doğal olarak ki performans değil. 3800 d/d'de 95 HP güç, 1750-2500 d/d aralığında 215 Nm tork üreten 1.6 TDCi motor özellikle düşük motor devirlerinde biraz ağırkanlı. Bunu daha birinci vitesten itibaren hissediyorsunuz. Maksimum tork devirinin yakalanması ile çekiş, kendisini



biraz daha hissettirmeye başlasa da 14.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanması otomobilin performansı hakkında fikir vermek için yeterli. Ara hızlanmalar da biraz uzun sürüyor. Stop-start teknolojili bu motorun güzel yanı yakıt tüketim değerleri ki, bu değer şehiriçi kullanımda bile 5.0 litre civarında kalıyor. Süspansiyon konforu iyi olan Courier, bozuk yollarda bile sorunsuzca ilerliyor. Anti devrilme optimizasyonu yapılan aracın yol tutuşu da bu sınıf için hiç fena Yumuşak ve rahat kullanımı ile beğeni toplayan Tourneo Courier'in bana göre eleştirilebilecek en önemli eksisi iç mekânda ufak tefek tıkırtıların olması.

SONUÇ

Konforlu bir ticari araç olan Tourneo Courier 1.6 TDCi 95 HP Titanium Plus'ın 50.135 TL'lik fiyatı, Fiat Fiorino Combi 1.3 95 HP Emotion'ın 43.980 TL'lik fiyatından biraz yüksek. Ancak Fiat Fiorino'da ESP, start-stop sistemi gibi ekipmanlar standart donanım listesinde yer almıyor.



“ Tourneo Courier'nin koltukları binek otomobiller kadar rahat. Ön koltuk arkasındaki katlanır masalar 3 kg. taşıma kapasitesine sahip. 395 lt'lik bagaj, arka koltukların yatırılması ile 1656 lt'ye ulaşıyor.

”

Ford Tourneo Courier 1.6 TDCi 95 HP Stop/start**Fabrika verileri**

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 3800d/d
Maksimum tork:	215 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	14.0 sn
Bagaj hacmi:	395 lt -1656 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4157 / 1764 / 1723 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	4.4 / 3.5 / 3.8 lt/100 km
Fiyat:	50.135 TL

- + Konforlu süspansiyon, vites geçişleri, geniş iç mekân
- İç mekânda tıktır

100 g/km A



Volkswagen Amarok 4x2

4x2 aktarma sistemli versiyona kavuşan Volkswagen Amarok, aracını sert arazi koşullarında kullanmayacak olanlara, satın alırken daha ucuz, kullanırken de 4Motion'dan daha düşük yakıt tüketimli bir seçenek sunuyor.





Volkswagen'in ilk pick-up modeli olan Amarok'un ailesi yeni versiyonlarla genişliyor. Tümü Highline seviyesinde olmak üzere, manuel ve otomatik şanzıman seçenekleri bulunan sürekli 4x4 (4Motion) ve Canyon modellerinin ardından şimdi de Amarok 4x2 ile beraberiz.



ARKADAN İTİŞLİ

Amarok ilk etapta sürekli dört çeker (4Motion) olarak yollara çıkmıştı. Bu sayfalarda gördüğünüz Amarok modeli ise arkadan itişli. Satın alırken daha ucuz, kullanırken ise daha düşük işletme giderli olan Amarok 4x2, görünüm olarak yine “sağlam ve güçlü” algısını koruyor. 28 derece yaklaşma, 23 derece karın

ve 23.6 derece uzaklaşma açıları bulunan aracın yerden yüksekliği 250 mm. Amarok 4x2'nin yükleme alanı uzunluğu 1555 mm, yükleme alanı ise 2.52 metrekarelik değerle sınıfının en iyisi. 5254 mm uzunluğa sahip olan aracı şehir içinde kullanmak ise elbette pek pratik değil. Ancak hem önde hem de arkada yer alan park sensörleri işinizi biraz olsun kolaylaştırıyor.



Dönüş ve manevra kabiliyeti kısıtlı olan (dönüş çapı 12.95 metre) Amarok'un genişliği 1954 mm, yüksekliği 1834 mm, dingil mesafesi ise 3095 mm.

TÜKETİM AVANTAJI

Amarok 4x2'de, 4x4 ve Canyon kardeşlerindeki gibi 140 HP Manuel, 180 HP Manuel ve 180 HP Otomatik seçenekleri bulunuyor. Test aracımızdaki 180 HP'lik motor, 2.0 litre hacme ve çift turboya sahip. 1750 d/d'de 420 Nm tork

üreten (150-2250 d/d arası 400 Nm) motor 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Aracın maksimum hızı 4x4 versiyondan 1 km/s daha fazla (180 km/s). Yakıt tüketimi ise şehir içinde 0.4 lt/100 km daha düşük (9.6 lt). Şehir dışında 4x4 modellerle aynı olarak 7.2 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen Amarok 4x2, ortalamada kardeşinden 0.2 lt/100 km daha avantajlı (8.0 lt).

BAZ FİYATI 77.370 TL

Amarok 4x2 Türkiye'de üç farklı versiyonla satılıyor. Tümü Highline donanımına sahip bu versiyonların baz fiyatı 77.370 TL (140 HP Manuel). 180 HP Manuel versiyonun fiyatı 83.430 TL iken, bu sayfalarda gördüğünüz Amarok 4x2 Otomatik'in etiketi 89.830 TL. 4x2'nin 4x4 karşısındaki fiyat avantajı ise 7330 TL. Karar sizlerin.



Volkswagen Amarok 2.0 BiTDI 180 HP 4x2 Otomatik Highline

Fabrika verileri

Motor:..... 1968 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel
 Şanzıman:..... 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 180 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 420 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız: 180 km/s
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 5254 / 1954 / 1834 mm
 Off-road açıları (Yaklaşma/Uzaklaşma/Karın):. 28 / 17.6 / 23 derece
 Yaklaşma / Karın / Uzaklaşma açıları: 28 / 23 / 23.6 derece
 Yük alanı uzunluğu:..... 1555 mm
 Yük alanı: 2.52 metrekare
 Tüketim (ş.ichi/ş.dışı/ort.):..... 9.6 / 7.2 / 8.0 lt/100 km
 Baz fiyat (140 HP Manuel) / Test aracı: 77.370 TL / 89.830 TL

+Donanım, otomatik konforu, yükleme alanı
 -Emisyon, malzeme kalitesi

216 g/km

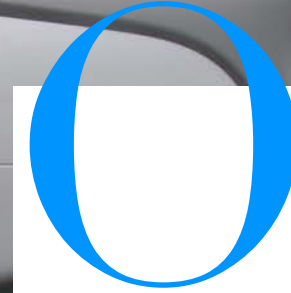
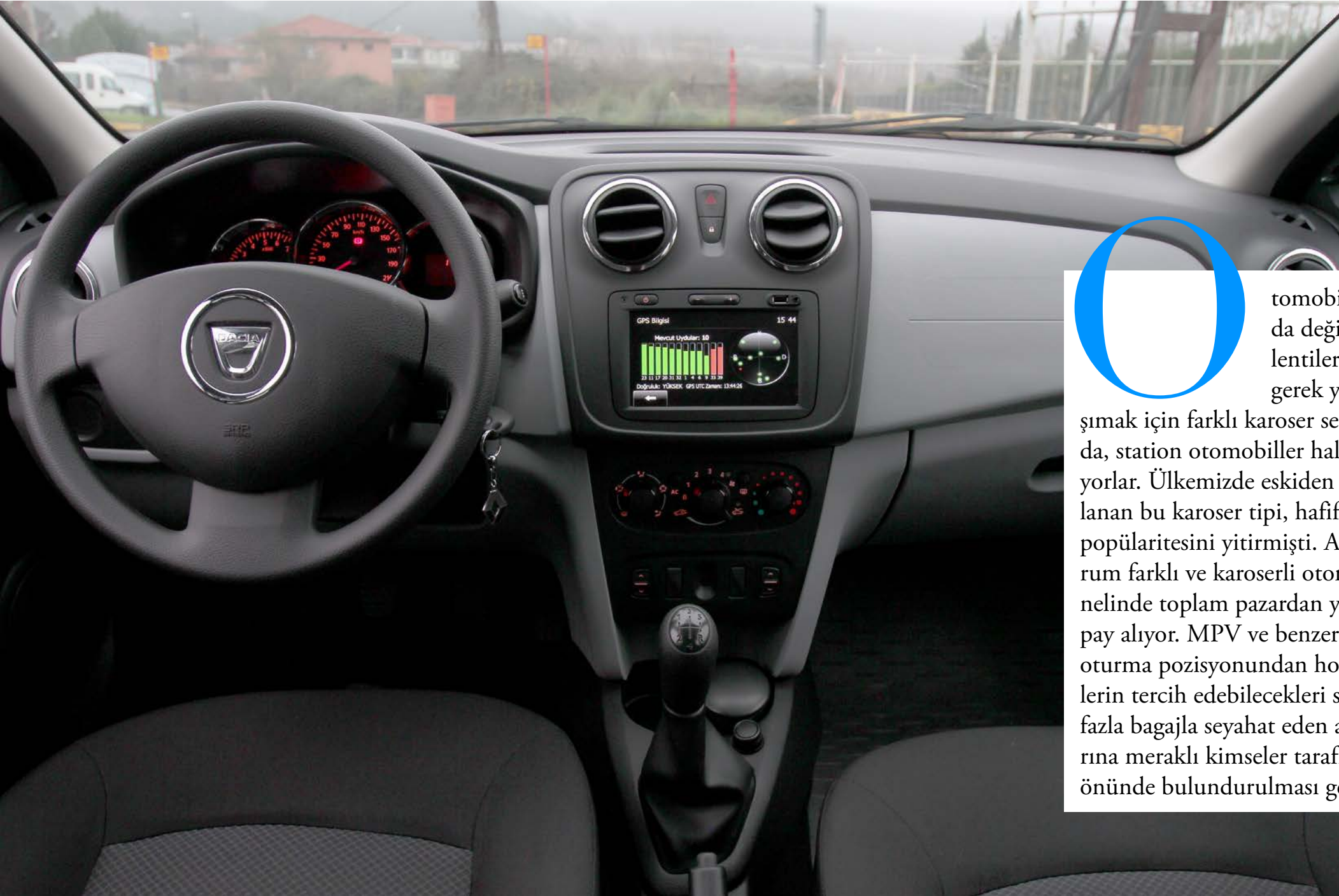
F



Logan MCV dizel

Önceki neslinde küçük hafif ticari araç havasında olan Logan MCV, yeni neslinde station karoserli olarak hayatına devam ediyor.





tomobil üreticileri son yıllarda değişen tüketicileri beklentileri ve trendlere yönelik, gerek yolcu, gerekse yük taşımak için farklı karoser seçenekleri tasarlasalar da, station otomobiller hala varlıklarını sürdürüyorlar. Ülkemizde eskiden yük aracı olarak algılanan bu karoser tipi, hafif ticari araçlar çıkınca popülaritesini yitirmişti. Ancak Avrupa'da durum farklı ve karoserli otomobiller, Avrupa genelinde toplam pazardan yüzde 10-15 arasında pay alıyor. MPV ve benzeri araçlardaki yüksek oturma pozisyonundan hoşlanmayan sürücülerin tercih edebilecekleri station otomobiller, fazla bagajla seyahat eden aileler ve doğa sporlarına meraklı kimseler tarafından tarafından göz önünde bulundurulması gereken araçlar.



573litrelik bagaj hacmi sunan Dacia Logan MCV’de bu tip ihtiyaçlara yönelik bir otomobil. Çocuklu bir ailenin 1 haftalık tatil yükünü bagaja rahatlıkla sığdırabilmek mümkün. Burun yapısı hatchback kardeşi Sandero ile aynı olan Logan MCV’nin 4492 mm’lik uzunluğu Sandero’dan 432 mm, 2634 mm’lik dingil mesafesi ise 45 mm daha fazla. Bu da arka koltuklarda daha cömert bir oturma alanı anlamına geliyor. Otomobilin iç mekanındaki parçalar sağlam bir işçiliğe sahip ve bozuk yollarda bile tıkırtı oluşmuyor. Ön konsolda en fazla dikkat çeken bölüm 2300 TL ek

ödeme ile alınan 7 inçlik dokunmatik ekrana sahip Dacia Media Nav ve Mutimedya sistemi. Bu sayede yön bulma, harici müzik çalar ve telefon bağlantılarını yapabilmek mümkün. Modern zaman ihtiyaç ve beklentilerinin opsiyonel olarak bile karşılanması güzel. Keşke bu otomobilde yol bilgisayarı gibi bir donanım da opsiyonlar arasında yer alsaydı. Cam kumandaları bir Dacia klasiği olarak ön konsolda ve alışkanlık gerektiriyor. Arka tarafta tavan tutamakları da ekonomi politikası çerçevesinde kısıntıya gidilen noktalardan olmuş. Bu tip bir otomobilde arka camların

“ *Eco butonu performansı azaltsa da yakıt tüketimini düşürüyor. Cam kumandalarının yerine alışınca sorun kalmıyor.* ”

manuel olması ve yan ayna ayarlarının manuel olması anlaşılabilir bir durum. Ancak direksiyonda yükseklik ayarı olmaması farklı bedenlerdeki sürücülerin ideal sürüş pozisyonunu bulmalarını zorlaştırıyor. Yurtdışı versiyonlarda bulunan bu donanımın yerinin ülkemizde satılan araçlarda boş bırakılmış olması da göze hoş gelmiyor.

“ Logan MCV’nin uzunluğu Sandero’dan 432 mm, dingil mesafesiye 45 mm daha fazla. ”





75 HP güç ve 200 Nm tork üreten 1.5 dCi motorun önceliği yakıt tüketimi. Bu araçta 1.2 benzinli ve 1.2 LPG'li kardeşlerinden farklı olarak Eco modu bulunuyor. Bu sayede klima ve motor performansı biraz kısıtlansa da tüketime faydası olduğu da bir gerçek. Fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 3.9 lt motorin tüketen bu motorla günlük şehir kullanımında 5.0 lt/100 km gibi değerler gördük. Dikkatli kullanımla tüketim değerini 4.0 lt/10 km'nin altına bile düşürmek mümkün. Performans istiyorsanız zaten bu araçta onu bulamazsınız. Fabrika verilerine göre 14.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi zaten bunun bir göstergesi. Hızlanma isteği 80-90 km/s'den sonra hissedilir

derecede azalıyor. Ancak korkulacak bir durum yok. Çünkü 200 Nm'lik maksimum tork, araca yeterli çekişi sağlıyor. Bu sayede aracı kullanırken pek bir sıkıntı hissedilmiyor. 3.2 turluk direksiyonun tepkileri biraz gecikmeli. Yumuşak süspansiyonlu otomobil özellikle şehirdışındaki yollarda uzunlamasına dalgalanmalarda arka tarafta fazlaca salınım yaşıyor.

“ 573 lt'lik bagaj hacmi, bu sınıfın en büyük değeri. Ön ve arka koltukta diz ve baş mesafesi sorunsuz. ”

SONUÇ

Logan MCV 1.5 dCi 75 HP, büyük iç hacim arayan, düşük bütçeli tüketiciler için uygun bir seçim. Performanslı olmasa bile çekişi yeterli ve yakıt tüketimi de düşük.

Logan MCV dizel

Fabrika verileri

Motor:.....1461cc, 4 silindirli, turbodizel, common rail enjeksiyon
 Şanzıman:..... 5 ileri oranlı manuel
 Maksimum güç:75 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:200 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:164 km/s
 0-100 km/s:..... 14.8 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4492 / 1733 / 1519-1550 (tavan barları hariç-dahil) mm
 Bagaj hacmi:..... 573-1518 lt
 Tüketim (ş.ichi/ş.dışı/ort.):..... 4.4 / 3.7 / 3.9 lt /100 km
 Baz fiyat /test aracı fiyatı:.....42.500 TL / 46.000 TL

+Tüketim, bagaj hacmi

- Direksiyonda yükseklik ayarı yok, arka taraftaki salınım



MINI Cooper S Countryman

Countryman ailesi geçen yılın ortalarına doğru ufak bir kozmetik değişiklik gördü. Bu kozmetik değişiklikler ile birlikte Cooper S Countryman'ın gücü 6 HP arttı ve yakıt tüketimi de iyileşti.





MINI'nin ilk defa 2010 yılında yollara çıkan crossover modeli Countryman, o günden beri 350.000 adetten fazla satış rakamı ile markanın en çok satılan gövde tiplerinden bir tanesi oldu. 2014 yılı içindeyse hafif kozmetik değişiklikler ile tazelendi. Cooper S için konuşmak gerekirse, otomobilin radyatör ızgarasının alt kısmına krom bir çita eklendiği görülüyor. Ayrıca otomobilin S amblemi de radyatör ızgarasının içine eklenmiş. Bunun dışında gündüz farları ve fark lambalarına da ev sahipliği yapan sis farları artık LED'li.



Gelelim iç mekâna... Şalter tipinde kumandalar ve dairesel göstergeler otomobilin karakteristik detayları olarak devam ederken, direksiyonun arkasındaki dairesel gösterge siyah zeminli olmuş, ve yuvarlak havalandırma ızgaralarının



kumandaları da artık krom detaya sahip. Countryman'ın arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi, önceden olduğu gibi gayet yeterli. Arka koltuk sırasının kızaklı olması sayesinde 13 cm ileri çekilebilmesi değişkenliği arttıran bir özellik.

DAHA GÜÇLÜ VE EKONOMİK

Cooper S Countryman'ın 190 HP'lik motoru eskisinden 6 HP daha güçlü. 1.6 litrelik, twin scroll turbolu motorun 240 Nm'lik maksimum torku ise eskisiyle aynı. Artan motor gücünün getirisi ise 0-100 km/s hızlanmada 0.2 saniyelik (8.1 sn) iyileşme olmuş. Motor alt devirlerden itibaren özellikle de "sport" düğmesine



“ El freni konsolundaki gözlük kabı iyi düşünülmüş. Vitesleri direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla değiştirmek mümkün. Şalter tipi kumandalar bir MINI klasiği. ”

basılıyken istekli ve otomobili yorulmaksızın yüksek hızlara taşıyabiliyor. Sport tuşuna basılıyken gaz pedalı tepkilerinin yanı sıra direksiyon da daha direkt çalışıyor...

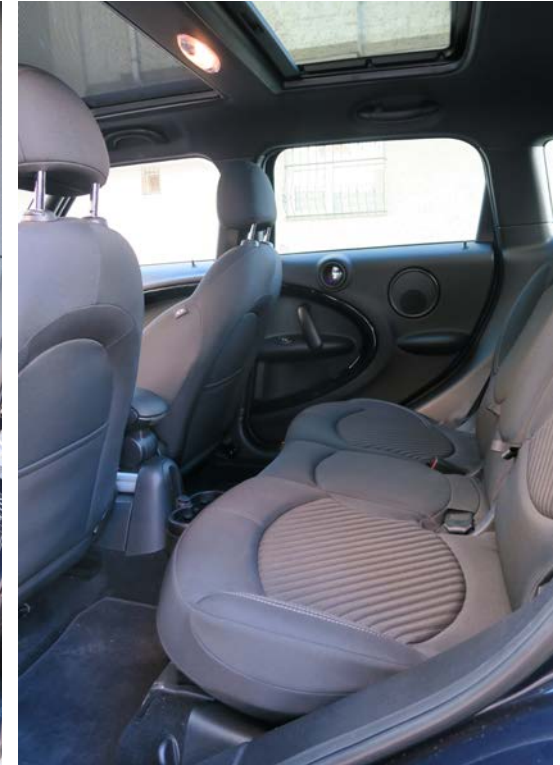
Countryman'ın sürüşü; hatchback kardeşi kadar dinamik olmasa da tatlı sert süspansiyon sistemi ile virajlarda yana yatmıyor ve bu tipte yüksek bir karoser için gayet sportif. Bu otomobilin fark yaratan noktalarından biri de aktarma sistemi. Sürekli dört tekeklekten çekişli olan

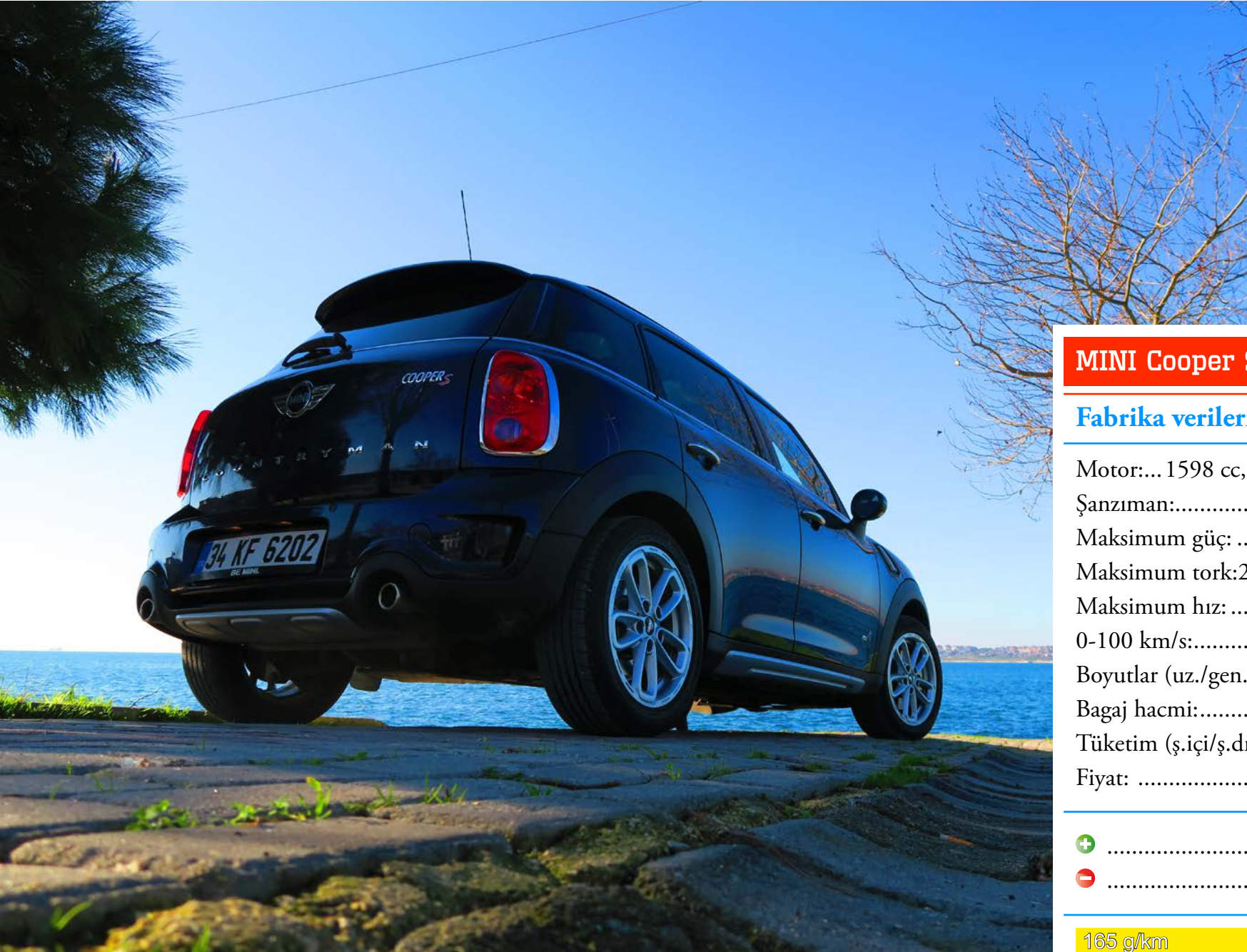
otomobilde normal şartlarda gücün yüzde 50'si arka tekerleklere gönderiliyor. Karlı veya kaygan zeminlerde ise güç aktarımı otomatik olarak yüzde 100'e kadar öne veya arkaya iletilebiliyor.

SONUÇ

Countryman All4, şehiriçinde olduğu kadar gevşek zeminli, toprak zeminli patika yollarda da rahatlıkla kullanılacak bir otomobil olma özelliğini biraz daha az yakıt tüketerek devam ettiriyor.

“ Artık ön panjurda S ibaresi var. Kızaklı arka koltuk sırası 13 cm öne alınabiliyor. ”





MINI Cooper S Countryman ALL4 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:...	1598 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyonlu turbo
Şanzıman:.....	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	190 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:240 Nm @ 1600-5000 d/d (overboost ile 260 Nm)	
Maksimum hız:	213 km/s
0-100 km/s:.....	8.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4109 / 1789 / 1561 mm
Bagaj hacmi:.....	350-1170 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):.....	9.5 / 5.7 / 7.1 lt /100 km
Fiyat:	120.796 TL (test aracı)

+Performans, stil, direksiyon hissi
-İşçilik

165 g/km

D

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