

WWW.

ARALIK 2015

SAYI:88

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

HABER

VOLVO S90

■ YENİ E SERİSİ ■ TALISMAN ■ F-TYPE ■ SLK 300 ■ CR-V ■ PASSAT ■ EVOQUE DİZEL ■ EGEA 1.4 ■ ALHAMBRA

Ehliyet mi? O da ne?

Ülkemizde her yeni yıla girmeden önce yayınlanan haberler yine servis edildi: Ehliyetler yenileniyor. Pasaportlar yenileniyor. Nüfus kağıtları yenileniyor. Ama galiba ilk kez bu haberler gerçeğe yakın. Pasaport ve nüfus kağıtları elbette bu yazının konusu değil, konumuz ehliyetler ve gelecek. Star Wars (Yıldız Savaşları) serisinin yeni bölümünün vizyona girdiği şu günlerde, ben de biraz gelecekte bahsedeyim dedim. Ama o filmdeki binlerce çeşit uçan araçtan söz etmeyeceğim. Benim aklıma takılan konu gelecekteki trafik düzeni ve ehliyet ihtiyacı. Bu konunun aklıma gelme nedeni ise, doğduğundan beri beni araç kullanırken izleyen 3 yaşındaki oğlumun bana özenip geçen gün “Araba kullanmak istiyorum baba” demesi. İşin bu kadar içinde olmasam, “18 yaşında ehliyeti aldığında sana bir otomobil alırız oğlum” derdim. Ama işin aslı öyle değil. Biliyorum ki 15 yıl sonra trafik düzeni ve otomobil kullanımı çok farklı olacak. Otonom sürüş teknolojisi eğer tüm otomobillere yaygınlaşırsa –ki böyle olacağı öngörülüyor- belki de ehliyet almaya gerek bile kalmayacak. Muhtemelen otomobile

binip bilgisayara gideceğiniz adresi girecek ve koltukta oturup etrafı seyredeceksiniz. Ve yine muhtemeldir ki bu araç sizin bile olmayacak. İşte tüm bu düşünceler aklımdan geçince, oğlum Selim’e sadece avunsun diye “Kullanırsın” diyebildim, oysa içimden “Sen ehliyet bile almayacaksın” diyordum. Otomobil kullandığımız günlerin keyfini çıkartalım, çünkü bu keyfi elimizden almak için çalışıyorlar. Hepinize güzel bir 2016 dilerim.



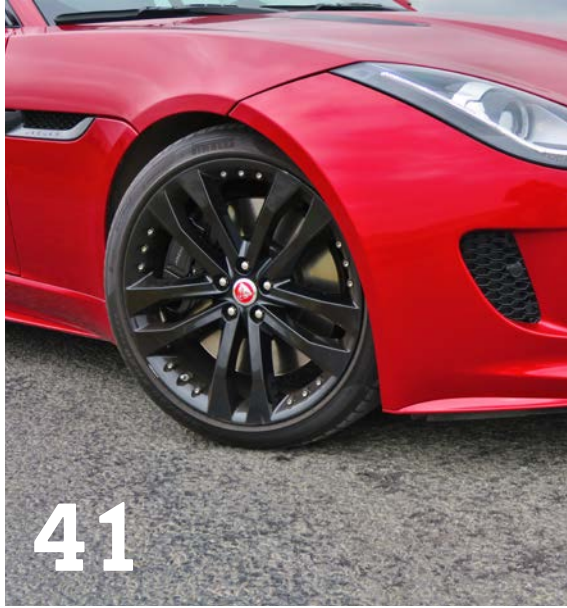
Yılsonu

Yılsonu yazıları kimi zaman geride bırakılan yılın muhasebesi şeklinde olur. Ben burada uzun uzadıya ve sıkıcı bir değerlendirme yapmak istemiyorum. Eğer final güzelse, her şey güzeldir diye bir deyiş vardır ve bu büyük oranda doğrudur diyebiliriz. Aralık ayı sayımızı son dönemlerde alışkanlık haline getirdiğimiz üzere biraz gecikmeli olarak yayınladık ve bana göre yılsonunu güzelleştiren bir otomobili Jaguar F-Type’ı da bu sayede bu yılın final sayısına yetiştirebilmiş olduk. Bu tip otomobillerin en önemli özelliği kuşkusuz ki insana güne güzel başlama konusunda yardımcı olması ve F-Type S de bunu iyi şekilde başarıyor. Bu otomobil insanı üç yönden etkiliyor: Görsellik, sürüş ve işitsel. Üçü bir araya gelince de tebessüm doğal sonuç halini alıyor. Güzel bir kıyafet giydiğimiz zaman insanların bakışlarını normalden daha çok üzerinize toplama ve “bugün ne kadar yakışıklı olmuşsun” pohpohlamalarını bu otomobille misliyle yaşamak mümkün. Sürüşü zevkli ve işitsel olarak da bir şölen havasında... Sesi, şimdiye kadar kullandığım seri üretim 3.0 litrelik, 6 silindirli motora sahip otomobiller arasında en güzel olanı.

Şimdi gelelim kısa değerlendirmeye VE 2015 yılında yayınladığımız otomobiller arasında kullanmaktan en fazla mutlu olduğum BEŞ otomobile: 1- Jaguar F-Type S, 2- BMW i8, 3- Peugeot RCZ R, 4- Renault Megane R.S., 5- Seat Leon Cupra 280 HP.

Mutlu ve sağlıklı bir yıl dilerim.





HABERLER

- 12 Volvo S90
- 16 **Yeni** Mercedes-Benz E Serisi
- 20 Pirelli Cinturato All Season
- 24 Kasım 2015 otomobil satışları
- 30 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 31 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 32 Renault Talisman 1.6 dCi 160 HP
EDC

VİDEOLU TESTLER

- 41 Jaguar F-Type S
- 49 Mercedes-Benz SLK 300
- 56 Honda CR-V 1.6 i-DTEC Otomatik
- 63 VW Passat 2.0 TDI 4Motion DSG

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 71 Range Rover Evoque 2.0 Td4
- 77 Seat Alhambra 1.4 TSI DSG
- 83 BMW 118i
- 89 Fiat Egea 1.4 Fire 16V 95 HP

YASAL UYARI

- 96 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

ARALIK 2015 - SAYI 88

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik



e-otodergi

**ios ve android
uygulamalarımız
nasıl çalışıyor?**



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

Uygulamanın ana sayfasında; sayıları tek bir tıkla indirebilir, açabilir ve silabilirsiniz.

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

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

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

LeasePlan rekor kırdı

LeasePlan 1 buçuk milyon araçlık filoya ulaştı ve dünyanın en büyük filo kiralama şirketi unvanını devam ettiriyor. Beş kıtada ve 32 ülkede dev bir araç filosunu yöneten LeasePlan Corporation N.V, böylece dünya çapında yeni bir rekora daha imza atmış oldu. Alanında dünya liderliği unvanını taşıyan şirket, bu yıl global anlamda filo büyüklüğünü yüzde 8 büyütürken araç filosunu 1 buçuk milyon adede yükseltti. LeasePlan Corporation Ticari Direktörü Nick Salkeld, 1 buçuk milyon rakamına ulaşan ilk şirket olmanın LeasePlan'ın dünya çapındaki pazar liderliğini bir kez daha teyit ettiğini ve şirketin büyüme stratejisinin başarısını vurguladığını belirtti. LeasePlan Türkiye Genel Müdürü Türkay Oktay ise, LeasePlan'ın global büyümesinin yanı sıra Türkiye'de de büyüdüğünü kaydetti. Oktay, "Bu yıl sektör Türkiye'de yönettiği filo büyüklüğü açısından yüzde 10

civarında büyümeye ulaştı. LeasePlan olarak ise yüzde 25 büyüdük. Son iki yıldır sektörün en hızlı büyüyen şirketlerinden biriyiz. Yıl sonunda müşterilerdeki araç sayımız 18.000 olacak. Bu, LeasePlan'ın sürücü hizmetleri ürün yelpazesini çeşitlendirerek ve yeni segmentlere yatırım yaparak, müşterilerinin mobilite gereksinimlerini karşılama çabasının, karşılığını verdiğini kanıtlıyor" dedi. LeasePlan çok çeşitli bir müşteri yelpazesine filo yönetimi ve mobilite hizmetleri sağlıyor.



#SüperBirBaşlangıç Yeni ŠKODA Superb



DS Store Ankara açıldı

DS Store Ankara Bayraktar Otomotiv tarafından açıldı. PSA (Peugeot-Citroen) Grubu'nun premium segmentte ayrı bir marka olarak konumlandığı DS'in ilk showroom'u DS Store Ankara'da kapılarını açtı. Türkiye'nin ilk DS Store'u olmasıyla öne çıkan DS Store Ankara, markanın dünyadaki büyük şehirlere odaklı uluslararası gelişim stratejisini vurguluyor. PSA Grubu'nun Fransız Premium otomobil geleneğini tüm dünyaya sunmak amacıyla niş marka olarak konumlandığı DS'in dünyadaki 12'nci, Türkiye'deki ilk noktası DS Global Satış ve Pazarlama Başkan Yardımcısı Arnaud Ribault ve Bayraktar Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Bayraktar ile ATO Eski Başkanı ve 24'üncü Dönem Milletvekili Sinan Aygün'ün katılımıyla düzenlenen özel bir davetle açıldı. DS Store, 1750 metrekare satış ve 4150 metrekare servis alanına sahip.



4x4* KEYFİNİ HEMEN SÜR,

KREDİNİ **1 YIL** SONRA ÖDEMEYE BAŞLA!**

**1.6 Lt. Dizel Otomatik
160 Beygir**



Kredi Tutarı	Vade (Ay)**	Faiz Oranı	Taksit Tutarı	Tahsis Ücreti	Aylık Toplam Maliyet Oranı	Yıllık Toplam Maliyet Oranı	Toplam Geri Ödeme
60.000 TL	36 Ay	%1,29	3.389,23 TL	300 TL	%1,54	%18,52	84.731,49 TL

Kampanya 01 Aralık - 31 Aralık 2015 tarihleri arasında ve 2015 model, 0 km Honda CR-V model araçlar için geçerlidir. Kampanya kapsamında araç bedelinin maksimum %50'si kredilendirilecektir. Kampanya kapsamında kullanılacak kredi tutarı azami 60.000 TL, azami vade 36 ay olacaktır. 60.000 TL kredi için aylık %1,29 faiz oranı ile 36 ay vade, eşit taksitli ödeme, 300 TL tahsis ücreti, 84.731,49 TL toplam geri ödeme tutarı şartları geçerlidir. Kredinin aylık maliyet oranı %1,54 olup yıllık maliyet oranı ise %18,52'dir. Kampanya kapsamında hayat sigortası zorunluluğu bulunmadığından toplam maliyete dâhil edilmemiştir. Aylık ve yıllık maliyete kasko dâhil edilmemiştir. Kredi kullanımı finans kuruluşunun onayına bağlıdır. Finans kuruluşunun kredi koşullarında, kampanyada ve faiz oranlarında değişiklik hakkı saklıdır. İlanda bulunan model CR-V 1.6 i-DTEC Dizel Dream M/T olup, CO₂ emisyonu 115 gr/km, birleşik yakıt tüketimi 4,4/100 km değerindedir. Honda, otomobillerin model, donanım, teknik özellik ve renklerinde önceden haber vermeksizin değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Fotoğraflarda görünen özelliklerle, Türkiye'de satışa sunulan modeller arasında farklılıklar olabilir. 6 yıl veya 150.000 km uzatılmış şartlı garanti ile ilgili detaylı bilgiyi www.honda.com.tr adresinden veya Honda Yetkili Satıcıları'ndan edinebilirsiniz. *4x4 (4WD): 4 tekerlekten çekişli sistem. **1 yıl erteleme kampanyası kapsamında 36 ay vadeli kredi, 12 ay sonra başlamak üzere, her biri 3.389,23 TL tutarlı, 25 ay eşit taksitle ödenecektir.



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



Honda Finans



Yeni Fiat 124 Spider tanıtıldı

Fiat'ın 50 yıl önce tanıttığı ve kısa sürede efsane haline gelen 124 Spider modeli yeniden hayat buluyor. 2015 Los Angeles Otomobil Fuarı'nda tanıtılan yeni Fiat 124 Spider, gerek güçlü İtalyan "roadster" tasarımı gerekse güçlü teknik altyapısıyla ilk neslin başarısını daha yukarıya taşımayı hedefliyor. Arkadan itişli yeni Fiat 124 Spider, ilk etapta 1.4 litre 140 HP turbo benzinli motor ve 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş olarak pazara sunulacak. Fiat 124 Spider'da sürüş keyfi, teknoloji ve güvenliğin ikonik İtalyan tasarımıyla bir araya geldiği ifade ediliyor. Fiat 124 Spider, 2016 yazından itibaren tüm EMEA Bölgesi'nde (Avrupa-Ortadoğu-Afrika) satışa sunulacak.

Dacia'ya otomatik vites: Easy-R

Bugüne kadar otomatik vites seçeneği sunmayan Dacia'nın ilk otomatik şanzımanı olan Easy-R basına duyuruldu. Dacia, tercihini ilk etapta tam otomatik şanzımandan değil, otomatikleştirilmiş manuel şanzımandan yana kullandı. Easy-R, sadece gaz ve fren pedalları bulunan, böylece özellikle şehir içi kullanımında büyük bir avantaj sağlayacak bir otomatikleştirilmiş manuel şanzıman olarak dikkat çekiyor. Dacia otomatik vites Easy-R, ilk etapta Sandero ve Logan MCV modellerindeki 0.9 lt 3 silindirli benzinli TCe 90 HP Stop & Start versiyonunda sunulacak ve 3 yıl/100.000 km mekanik garantiye sahip olacak. Dacia Easy-R sisteminde dört kullanım modu bulunuyor. Bunlar: "D", "N", "R" ve "M".



Opel atağa kalktı

Opel Türkiye 2016'da satışlarını ve pazar payını önemli oranda arttırmayı hedefliyor. Genel Müdür Özcan Keklik'in ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenen toplantıda, 2015 yılı değerlendirmesi yapıldı ve 2016 hedefleri aktarıldı. Opel'in stratejik öncelikleri, yeni nesil model ve motorları, markanın profilinin iyileştirilmesi konularında detaylı açıklamalar yapan Keklik; "Mokka, yeni Astra ve Insignia gibi modellerimizde sunmaya başladığımız 1.6 dizel otomatik seçeneğimiz sayesinde 2016 yılında bu yıl sonunda elde edeceğimiz rakamların üzerinde rakamlara ulaşacağımızı ve özellikle Astra modelimizin segmentinde liderliği geri alacağını düşünüyoruz" dedi.



Yeni Nissan Navara ve Pulsar geliyor

Yeni Nissan Navara ve Pulsar 2016 modellerinin önümüzdeki yıl Türkiye yollarına çıkacağı açıklandı. Türkiye pazarında 930.000 binek otomobil satılmasının öngörüldüğü 2015 yılını 25.000 adetlik satışla kapatacağını açıklayan Nissan Türkiye, bu rakamı gelecek yıl daha yukarılara taşımayı ve SUV pazarındaki liderliğini devam ettirmeyi hedefliyor. Tüm bu bilgiler, İstanbul'da gerçekleştirilen “basınla tanışma” toplantısında, Nissan'ın Türkiye'deki yeni yapılanması sonrasında göreve getirilen yeni Genel Müdür Sinan Özkök tarafından açıklandı.

Hedefini “Kararlı Büyüme” olarak açıklayan Nissan Otomotiv A.Ş., birleşmenin yarattığı güçlü sinerjiyle Türkiye pazarında, vites büyüttü ve özellikle ittifakın sinerjisinden yararlanarak ve dünyadaki modellerini Türkiye'ye taşıyarak bu hedefi gerçekleştirmeyi amaçlıyor. Bu anlamda, segmentinde liderlik yapmış pick-up modeli yeni Nissan Navara ve Pulsar modelleri 2016 yılında satışa sunulacak. Pulsar'da 1.2 DIG-T 115 HP turbo benzinli, 1.5 dCi 110 HP turbo dizel ve 1.6 DIG-T 190 HP turbo benzinli motorlar bulunuyor.

e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Bajaj Qute satışa sunuldu

Bajaj Qute 16.800 TL'lik fiyatla Türkiye'de satışa sunuldu. Qute, ne otomobil ne de bir motosiklet. Üreticisi tarafında "quadricycle" olarak tanımlanan bu dört tekerlekli, 217 cc'lik motora sahip aracı motosiklet + otomobil kelimelerinin birleşiminden "motomobil" olarak adlandırmak da mümkün. A2 ve B sınıfı sürücü belgesiyle kullanılabilen Qute'un ruhsatında yazan ise "dört tekerlekli motosiklet". İstanbul'da düzenlenen basın toplantısında konuşan Bajaj yetkilileri, Qute'un İstanbul'dan Ankara'ya gidilecek bir uzun yol aracı olmadığını ve şehir içi ulaşım aracı olduğunu özellikle vurguladılar. Ancak aracın 3.2 milyon km'yi bulan testleri, şehir

trafiği kadar Rajasthan'ın çölleri ve Himalaya Dağları'nın soğuşunda da yapılmış. 2016 yılı satış hedefi 1000 adet olarak açıklanan Bajaj Qute'un, sıradan insanların ulaşım sorunlarına çözüm bulmak için tasarlandığı ifade ediliyor. Bundan dolayı Bajaj Qute, hafif ve ekonomik olmak zorunda ve otomobillerdeki temel konfor ve güvenlik donanımları yok. Mesela koltuklar ayarlanamıyor, cam yerine branda var, ısıtma tertibatı yok. Ama yukarıda belirtildiği gibi Qute bir otomobil değil. Ancak firma yetkilileri müşteri taleplerini toplamaya başladıklarını ve bazı geliştirmeler yapılabileceğinin sinyallerini de veriyor. Monokok gövdeli Qute, 2752 mm uzunluğa, 1312 mm genişliğe, 1652 mm yüksekliğe ve 1925 mm dingil mesafesine sahip.



Serkan Yazıcı TOSFED Başkanı oldu

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun Olağanüstü Genel Kurulu 181 delegenin katılımıyla 5 Aralık 2015 Cumartesi günü Ankara'da gerçekleştirildi. Serkan Yazıcı ve Ümit Ülkü'nün başkan adayı olarak katıldıkları Olağanüstü Genel Kurul sonunda Serkan Yazıcı oy çoğunluğuyla TOSFED Başkanlığı görevine seçildi. Yazıcı ve ekibine başarılar diliyoruz.





Renault Clio Connect bayilerde

Renault Clio Connect 63.000 TL baz fiyatla bayilerdeki yerini aldı. Bu araç, Clio'nun yeni nesil sürüş deneyimini kişiselleştirme özellikleriyle birleştiren özel bir seri. Clio Connect kullanıcısı, akıllı cep telefonu üzerinden aracına ait bilgilere anında erişim sağlıyor. Clio Connect ile güvenlik hizmetleri, sürüş bilgileri ve online bilgiler sunuluyor. Clio Connect, kullanıcısına akıllı telefon üzerinden güvenlik hizmetleri sağlıyor. "Aracım nerede" hizmeti ile artık nereye park ettiğini unutmak imkansız. Vale modu ise aracın kullanıcısından uzaklaşmasına izin vermiyor. Araç, sürücüsünün 250 metre çapındaki alanın dışına çıkıldığında cep telefonuna uygulama üzerinden bildirim geliyor. Hız limiti modu, Clio'nun önceden belirlenen hız limitinin aşılması durumunda sürücüsünü uyarıyor. Clio Connect 1.5 dCi 90 HP turbo dizel motorda manuel ve 6 ileri EDC otomatik vites kutusu olmak üzere iki farklı seçenekle sunuluyor. 1.5 dCi 90 HP 63.000 TL, 1.5 dCi EDC 90 HP versiyonu ise 68.000 TL fiyatla bayilerdeki yerini aldı.

PSA - TME işbirliğinden yeni modeller

Peugeot Traveller, Citroen Spacetourer ve Toyota Proace modelleri gün ışığına çıktı. PSA Peugeot Citroen ve Toyota Motor Avrupa (TME) Peugeot Traveller, Citroen Spacetourer ve Toyota Proace modellerini vitrine çıkardı. Yeni modeller, özel kullanımlar için Kombi, profesyonel kullanımlar için ise Shuttle versiyonlarıyla tüketicinin beğenisine sunulacak. Böylelikle PSA Peugeot Citroen ve Toyota Motor Avrupa, 2012 yılında imzaladıkları işbirliği anlaşmasının süreceğini teyit etmiş oldu. Peugeot Traveller, Citroen Spacetourer ve Toyota Proace modelleri, 2016 yılının ilk yarısında pazara sunulacak ve ilk kez 2016 Mart ayında Cenevre Motor Show fuarında üç markanın ilgili stantlarında tanıtılacaklar. PSA Peugeot Citroen Program ve Strateji Başkanı, Patrice Lucas'ın açıklaması: "Bugün Toyota Motor Avrupa ile PSA Peugeot Citroen arasındaki işbirliğinin meyveleri olan bu üç yeni modelin örtüsünü açmaktan mutluluk duyuyoruz. Bu anlaşma, tüm dünyadaki müşterilerimize kendi segmentlerinde özellikle rekabetçi ve modern ürünler sunmak için yeni ve verimli bir araç platformu geliştirmemizi sağlamıştır." Toyota Motor Avrupa Başkanı ve CEO'su, Johan van Zyl'in açıklaması: "PSA Peugeot Citroen ile 2012 yılında başlatılan işbirliğiyle, bugün Toyota Proace modelimizin yepyeni bir neslini gün yüzüne çıkarmış olmasından çok mutluyuz".



Modern, elit ve şık: Volvo S90



Volvo'nun yeni E segmenti sedan modeli S90, markanın yeni tasarım felsefesini yansıtıyor.



Volvo S90 2016, markanın yepyeni E segmenti (üst sınıf) sedan modeli olarak BMW 5 Serisi , Mercedes-Benz E Serisi ve Audi A6 ile rekabet edecek. Volvo S90, Volvo Cars tarafından ileriye yönelik atılmış önemli bir adımı temsil ediyor. SUV ve station gövdeli modelleriyle tanınan İsveçli otomobil üreticisi, şimdi de E segmentinde (üst sınıf) yer alan sedan modeli Volvo S90 ile, yeni XC90 ile başlattığı tasarım ve teknoloji atağını devam ettiriyor. En yeni güvenlik teknolojilerinden, bulut tabanlı uygulama ve hizmetlere kadar, birçok yeni teknolojiye sahip olan Volvo S90, İsveç markasının devam eden değişim sürecinin bir diğer kanıtı.

Volvo Car Group Başkanı ve CEO'su Hakan Samuelsson, "XC90'in lansmanı ile niyetimizi açıkça belli ettik. Açıklıkla ve kararlılıkla bu oyunda yer alıyoruz. Geçtiğimiz beş yılda gerçekleştirdiğimiz 11 milyar dolarlık yatırım ile Volvo Cars'ı yalnızca yeniden hayal etmedik, aynı zamanda güç kazanan ve amacına uygun bir Volvo Cars markası yaratma sözümüzü de yerine getiriyoruz" dedi.

Volvo S90, aynı zamanda temiz ve güçlü T8 Twin Engine plug-in-hybrid motorla da satışa sunulacak. Ayrıca sınıfındaki en lüks iç tasarımı ve internet tabanlı eğlence-bilgi sistemlerini sunmayı vaat ediyor.

Volvo Car Group Tasarımdan Sorumlu Kıdemli Başkan Yardımcısı Thomas Ingenlath, "Amacımız genelde tutucu olarak bilinen bu sınıfa tam anlamıyla yeni bir şeyler getirmek ve liderliğin ve güvenin göstergesi bir görsellik oluşturmak" dedi.





Volvo S90, dünyada bir ilk olan, büyük hayvan algılama teknolojisini City Safety – Şehirde Güvenlik Sistemi'ne dahil ediyor. Bu teknolojiyle gece ve gündüz süresince, geyik, at ya da inek gibi büyük hayvanları algılıyor. Aynı zamanda, sürücüyü uyarıyor ve çarpışmayı önlemek için fren desteği sağlıyor. Volvo S90 2016'da ayrıca, Volvo Cars'ın geçtiğimiz günlerde gerçekleştirdiği bir yatırım olan ileri şasi simülatöründen de yararlanıldı. Volvo S90 2016 Detroit Motor Show'da tanıtılacak.



Yeni E Serisi geliyor

Mercedes-Benz, yeni E Serisi'ni 11 Ocak 2016 tarihinde Detroit Motor Show'da tanıtacak. O günden önce, Stuttgart'a gidip otomobilin kokpitini inceledik.

8

Aralık tarihinde Daimler'in Stuttgart-Sindelfingen tesislerindeki Debeos Stüdyoları'na gerçekleştirdiğimiz özel ziyarette, kapalı kapılar ardında, fotoğraf makinelerimiz ve cep telefonlarımız toplanarak, yeni Mercedes-Benz E Serisi 2016 modelinin yepyeni iç mekanını, koltuklarını ve ses sistemini test etme imkanımız oldu.

YEPYENİ DİJİTAL EKРАНLAR

Yeni Mercedes-Benz E Serisi'nin iç mekan özellikleri; ses sisteminden koltuklara, ambiyans aydınlatmasından gösterge birimlerine kadar yenilenmiş. Öyle ki, artık gösterge birimlerinin tamamı, yanyana ve yatay şekilde konumlandırılmış iki adet 12.3 inç'lik renkli ve yüksek çözünürlüklü dijital ekrandan oluşuyor. 1920x720 piksellik HD çözünürlüğe sahip olan bu ekranlarda dokunmatik özellik bulunmuyor. Bu ekran, isteğe bağlı olarak COMAND Online sistemiyle sipariş edilecek. Sürücünün önündeki göstergeler, direksiyon simidinin sol tarafındaki dokunmatik kumanda birimlerinden, daha sağdaki göstergeler ise direksiyon simidinin sağ





tarafındaki dokunmatik kumanda birimlerinden ve/veya orta konsoldaki Touch Control adlı birimden kumanda edilebiliyor.

AMBIYANS AYDINLATMASI

Yeni E Serisi'nin iç mekanındaki ambiyans aydınlatması, artık 64 farklı renk arasından seçilebiliyor. Bu da sürücü ve yolcuların, aracın içini zevklerine göre aydınlatmalarına imkan sağlıyor.

3D SES SİSTEMİ

Otomobilin kokpitindeki bir diğer önemli yenilikse 3D Sound sistemi. Toplam 23 birimden (subwoofer, hoparlör vs.) oluşan

sistem sayesinde, müzik dinlerken aracın içinde adeta bir konser salonu atmosferi yaratmak mümkün.

YENİ KOLTUKLAR

Otomobilin koltukları da tamamen yenilenmiş. Yeni koltuklar hem tasarımları hem de vücudu tam olarak sarmasıyla öne çıkıyor. Koltukların tasarımında modadan ve şık kadın kıyafetlerinden esinlenilmiş.

YENİ ÖN FARLAR

Yeni E Serisi'nde, yeniden tasarlanan çift mercekli ön farlara yer verilmiş. Şeffaf camlı ön farlar, yeni E Serisi tasarımının karakteristik

“ Yeni E Serisi'nin koltuklarının tasarımında moda dünyasından ilham alınmış. En soldaki çizimde görebileceğiniz gibi koltuk, adeta şık bir kadın kıyafeti çizgilerini taşıyor. ”

özelliği olarak öne çıkıyor. Bu farlar, markanın tasarım dilini ifade eden Multibeam led farlara entegre bir şekilde tasarlanmış.

YILDIZ KÜMESİ STOP LAMBALARI

Aracın arka kısmında dikkat çeken özellik ise tek parça tasarlanan arka stop grubu. Stop grubunu çevreleyen meşale tasarımı sadece gece sürüşlerinde karakteristik bir görünüm sunmakla kalmıyor, aynı zamanda daha etkin bir görünürlük sağlayarak sürüş güvenliğini artırıyor.

11 OCAK'TA TANITILACAK

Yeni Mercedes-Benz E Serisi 2016 modelinin dünya tanıtımı 11 Ocak 2016 tarihinde Detroit Otomobil Fuarı'nda (NAIAS 2016) dünya lansmanı gerçekleştirilecek.



Pirelli'den dört mevsim lastik

İtalyan üretici Pirelli'nin yeni dört mevsim lastiği Cinturato All Season'ı Mercedes-Benz C 180 üzerinde test ettik.



A

racına yazın yaz lastiği,
kışın kış lastiği taktırmak,
bunun için de zaman ve para
harcamak istemeyen otomobil

sahipleri için en iyi alternatif dört mevsim
lastiklerdir. Biz de Pirelli'nin yeni dört mevsim
lastiđiyle İstanbul ve çevresinde üç günlük bir
sürüş izlenimi elde ettik.

MEVZUATA UYGUN

Öncelikle şu bilgiyi vermekte fayda var: Pirelli
Cinturato All Season, Türkiye'de 1 Aralık-1
Nisan tarihleri arasında yolcu ve yük taşıyan
araçlarda kullanımı zorunlu tutulan kış lastiği
yönetmeliğine uygun bir lastik. Dolayısıyla, bir
kış lastiği olmasa da, kış aylarında aracınızda
takılı olması, her türlü polis ve jandarma
kontrolünden sorunsuz geçmeniz için yeterli.



KİMLERİ HEDEFLİYOR?

Cinturato All Season, aşırı şartlarda yüksek performans beklemeyen ve yıllık ortalama kilometresi çok yüksek olmayan şehir içi otomobil kullanıcılarını hedefliyor. Özellikle kadınlar, genç sürücüler ve ailelerin ikinci otomobilleri için, bir lastik olmanın ötesinde hayatı kolaylaştıran bir hizmet sunma düşüncesiyle tasarlanan Pirelli Cinturato All Season, kış şartları çok ağır olmayan büyük ve kalabalık şehirlerde yaşayanlar için ideal bir lastik. Bu yıldan itibaren 15 farklı ebadı üretilecek olan Pirelli Cinturato All Season, son dönemde üretilen küçük ve orta hacimdeki motora sahip otomobiller için 15-16 ve 17 inç versiyonlarıyla satışa sunuluyor.

M+S SİMGELERİNİ TAŞIYOR

Hem yaz hem de kış lastiklerinin en iyi yönlerini tek desende bir araya getiren Pirelli mühendisleri, bu amaca ulaşmak için iki geniş çevresel kanalı ve yanal tahliye kanalları sayesinde su tahliyesini optimize eden ve böylece suda kızaklama riskini en aza indiren bir sırt deseni tasarlamışlar. Bu yenilikçi tasarım sayesinde, giderek daha katı önlemler getiren Avrupa Birliği gürültü yönetmeliği de dikkate alınarak aracın hem dışında hem de içinde



gürültü de azaltılarak sürüş keyfi arttırılmış.

3D LAMEL TEKNOLOJİSİ

Pirelli Cinturato All Season'ın bir diğer karakteristik özelliği de 3D Lamel teknolojisi: All Season'ın sırt deseni, hem ıslak hem de kuru zeminlerde 3D lamellerin, desen bloklarının hareketlerini optimize ederek, frenleme ve yol tutuş performansını artırmaya yönelik olarak tasarlanmış. Böylece aşınmanın dengeli olması ve lastik ömrünün uzaması sağlanmış. Karlı zeminlerde genişleyen blok aralarına karların sıkışması sağlanarak başarılı bir yol tutuş vaat ediliyor. Zaten bu sayede, All Season lastikleri,



kış şartlarında tam güvenliği sunduğunu ifade eden üç tepeli dağ ve içerisinde kar tanesi, ve M+S (çamur ve kar) simgelerini de taşıyor.

FULL SİLİKA TEKNOLOJİSİ

Pirelli mühendisleri, sırt deseninin hamuruna odaklanırken, full silika teknolojisi sayesinde, çok çeşitli sıcaklık ve hava şartlarında en iyi performansı gösteren bir hamur hazırlamışlar. Silikanın hamur içindeki dağılımının optimum olması ve en yeni nesil polimerlerin kullanılması sayesinde de lastiğin termal kapasitesi çok büyük ölçüde arttırılmış.

SEAL INSIDE TEKNOLOJİSİ

Piyasada bulunan dört mevsim lastikleri arasında Seal Inside teknolojisine sahip tek ürün olan All Season, çapı 4 milimetreye kadar olan cisimlerin neden olduğu tabandan delinme durumlarında lastik basıncında düşüş olmaksızın yola devam olanağı sunuyor. Seal Inside teknolojisinde, delinme olduğu takdirde, lastiğin içindeki özel bir solüsyon yabancı cismin etrafını hava geçirmez şekilde sararak lastiğin hava kaybetmesini önüyor ve yola devam etme olanağı sağlıyor. Daha sonra cisim çıkarıldığında, özel solüsyon ortaya çıkan deliği kapatıyor. Lastiklerin hava basıncının azalması durumlarının yüzde 85 oranında yabancı cisimlerin girmesinden kaynaklandığı dikkate alınırsa, Seal Inside teknolojisi, tüketicilerin emniyetini arttırarak daha güvenli hissetmelerine olanak tanıyor. Bu teknoloji özel bir jant türü veya lastik basıncı izleme sistemi gerektirmediğinden her araç türünde kullanılabiliyor.

SÜRÜŞ İZLENİMİM NASIL?

Öncelikle şunu belirteyim: Ben dört mevsim lastiklere karşı değilim. Bunu yazmamım nedeni, bazı okuyucularımızın bu tür lastiklere karşı olmaları ve ne zaman bu lastiklerin



“ *Cinturato All Season lastikleri, +3.0 derece ile +11.5 derece arasındaki sıcaklıklarda denedik.* ”

haberini yapsak, bizi olumsuz yorumlara boğmaları. Kişisel deneyim olarak da, bir başka markanın dört mevsim lastiğini tüm mevsimlerde toplam 35.000 km kullanmış ve memnun kalmıştım. Pirelli Cinturato All Season'a gelince: Bu yeni lastikleri, Mercedes-Benz C 180 test aracıyla ve 3.0-11.5 derece sıcaklıklar arasında denedim. Kara çıkma imkanım olmasa da, test programının tarihleri, lastiğin performansını hem güneşli hem de yağışlı zeminde görmeme izin verdi. Lastikler, üreticinin verdiği bilgide de belirtildiği gibi, koşullar aşırı zorlanmadıkça, yani aşırı

sıcak ya da aşırı soğukta yüksek performans beklenmedikçe, insanların üzerinden yazın yaz lastiği, kışın kış lastiği taktırma yükünü alacak kapasitede iş görüyor. Yol tutuş ve frenleme konusunda başarılı denemeler yaptığım Cinturato All Season, üreticinin web sitesinden aldığım fiyatlara göre 15 inç'te 325 TL, 16 inç'te 246 TL ve 17 inç'te 569 TL'den başlayan peşin fiyatlara sahip. Yazı ve kışı çok uç sıcaklıklarda geçmeyen büyük şehirlerden birinde yaşıyorsanız, bu lastikleri taktırdığınız takdirde, mevsimleri ve yönetmelikleri unutup, lastik ömrünü tamamlayınca kadar kullanabilirsiniz.

Satışlar Kasım'da toparlandı

Kasım ayında 15.039 adedi yerli, 47.358 adedi ise ithal olmak üzere toplam 62.397 adetlik satışa ulaşıldı. Bu rakamla geçen yılın Ekim ayına göre yüzde 2 oranında bir düşüş oldu.

Otomobil satışları Kasım ayında tekrar toparlanma eğilimine girdi. Her şeye rağmen insanlar otomobillerini yenilerken, şirketler de yılsonu olması nedeniyle vergi avantajından da yararlanmak için araçlarını değiştiriyorlar. Kasım ayındaki satışlar bir önceki Ekim ayına göre yaklaşık yüzde 30 seviyesinde arttı. Geçen yılın Kasım ayına göre ise yüzde 5 civarında yükseliş oldu. Bu iki verinin de pozitif olması sevindirici.

Yerli otomobil satışları Kasım ayında 15.039 adete geriledi. Renault 6280 adet satarak liderliğini devam ettirdi. Egea'nın desteğiyle Fiat, 3412 adet satışla ikinci gelirken, 2490 adet satışla Toyota üçüncülüğe yerleşti.

Kasım ayında 47.358 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen, satışları düşse de Kasım ayında 8395 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Jetta modelinin 1.6 dizel versiyonunu satmayan Volkswagen'in bu başarıyı yakalaması önemli. Opel, 4961 adetlik satışla ikinci olurken, onun ardından 3249 adet satışla BMW üçüncü geldi. Premium bir markanın üçüncü olması büyük başarı aslında. Bu başarıda BMW'nin uzun dönem otomobil kiralama taktiğinin tuttuğu görülüyor. 3081 adet satışla Dacia dördüncü ve 2862 adet satışla Ford beşinci oldu. Model sıralamasını sadece 18 adetlik satış farkı belirledi. Volkswagen Jetta'nın dizeli olmayınca Volkswagen Passat'a yönelen müşterilerin de desteğiyle satışlar 3001 adede ulaştı ve Volkswagen Passat tüm modeller arasında en

fazla satan model oldu. Kasım ayında 2983 adetle Renault Fluence ikinci gelirken, onun ardından 2504 adet satan Renault Clio HB modeli geldi. C segmentinde satışa sunulan Fiat Egea'nın, öncelikli olarak B segmenti sedan modellerden Pazar aldığı görülüyor

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

İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2014	2015
Ocak	24.368	24.498
Şubat	27.167	40.817
Mart	37.812	61.676
Nisan	42.769	70.211
Mayıs	46.379	62.878
Haziran	47.278	67.766
Temmuz	46.602	64.218
Ağustos	45.131	61.753
Eylül	49.262	47.088
Ekim	50.814	47.954
Kasım	59.695	62.397
Aralık	110.054	
11 aylık Toplam	510.277	611.256
Yıllık Toplam	587.331	...

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1	Renault	6280	57.122
2	Fiat	3412	34.612
3	Toyota	2490	29.343
4	Hyundai	1625	21.035
5	Honda	862	9286
6	Ford	370	2869
Toplam		15.039	154.267

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015	Sıra	Marka	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1	Volkswagen	8395	95.111	28	Jaguar	57	284
2	Opel	4961	37.913	29	SsangYong	34	571
3	BMW	3249	26.841	30	Chery	31	363
4	Dacia	3081	30.949	31	Tata	11	168
5	Ford	2862	37.612	32	Proton	9	490
6	Hyundai	2765	21.485	33	Suzuki	8	160
7	Renault	2692	27.101	34	Maserati	6	56
8	Nissan	2404	21.815	35	Bentley	3	14
9	Mercedes-Benz	2403	25.502	36	smart	2	87
10	Kia	1926	11.611	37	Infiniti	2	38
11	Audi	1810	16.449	38	Ferrari	1	10
12	Peugeot	1793	19.186	39	Geely	0	25
13	Skoda	1776	18.630	40	Lamborghini	0	6
14	Citroen	1441	14.313	41	Lancia	0	2
15	Seat	1435	14.829	Toplam		47.358	456.989
16	Toyota	1058	9623				
17	Honda	700	4085				
18	Volvo	648	5939				
19	Fiat	382	4564				
20	Jeep	358	2945				
21	Land Rover	241	1358				
22	MINI	204	1382				
23	Mitsubishi	148	1178				
24	Mazda	147	1455				
25	Subaru	127	1497				
26	Porsche	109	646				
27	Alfa Romeo	78	692				

“

Yerli markalarda Renault, yabancılarda Volkswagen ipi göğüsledi. En çok satan model ise 3001 adetle VW Passat oldu.

”



Sıralama aynı

Satışları düşse de karşısında iyi bir rakip olmayınca sıralama da değişmiyor tabii ki. Türkiye’de üretilen ve A segmentinde ciddi bir rakibi olmayan Hyundai i10 modeli açık ara önde gitmeye devam ediyor. Aslında üzüldüğümüz taraf Türkiye’de üretilmesine rağmen Türkiye’de fazla rağbet görmemesi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Hyundai i10.....	150.....	2642
2.....	Fiat Panda.....	24.....	149
3.....	Kia Picanto	19.....	161
4.....	Fiat 500	14.....	201
5.....	Opel Adam	4.....	34
A Segmenti toplam satış.....		253	
A Segmenti pazar payı.....		% 0,40	

Renault Clio HB’nin sevdiği aylar

Son yıllarda şirketlerin filo aracı olarak Renault Clio HB modelini tercih etmesi satışları arttırıyor. Yılsonu olması nedeniyle bu aralar Renault Clio HB’nin keyfi biraz daha iyi bu yüzden. 2504 adet satan Renault Clio HB’nin ardından 2014 adet satışla Volkswagen Polo ve 1475 adet satışla Hyundai i20 geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Renault Clio HB	2504	21.405
2.....	Volkswagen Polo.....	2014	18.764
3.....	Hyundai i20.....	1475	18.393
4.....	Dacia Sandero	853	9144
5.....	Opel Corsa.....	851	11.540
6.....	Ford Fiesta	592	9591
7.....	Seat Ibiza.....	565	4763
8.....	Toyota Yaris.....	474	4412
9.....	Peugeot 208	428	3594
10....	Nissan Micra.....	208	2274
B Segmenti-HB toplam satış		11.602	
B Segmenti-HB pazar payı		% 18,59	



Renault Symbol önde

Fiat Egea belki de en fazla Renault Symbol modelini etkileyecek. Kasım ayı satışı normalde daha fazla olması gereken Renault Symbol’ün 1695 adette kalması pek başarı sayılmaz. 1082 adetle Citroen C-Elysee, toplam satışlarda da kardeşi Peugeot 301 modelini geride bırakmayı başardı.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Renault Symbol.....	1695.....	20.096
2.....	Citroen C-Elysee	1082.....	9521
3.....	Peugeot 301	898.....	9455
4.....	Skoda Rapid.....	130.....	1796
5.....	Mitsubishi Attrage.....	32.....	367
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		3848	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,16	



Lider Volkswagen Golf

C Hatchback segmentinde Volkswagen Golf modeli rakipleriyle arasını açmaya devam ediyor. Her ne kadar Opel Astra HB modelinin amacı liderliği geri almak olsa da aradaki fark şimdilik fazla. Bu rekabete 2016 Nisan ayından itibaren yeni Renault Megane HB modeli de katılınca ortalık iyice şenlenecek gibi.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Volkswagen Golf	2028	20.940
2.....	Opel Astra HB	1353	9682
3.....	BMW 1 Serisi	557	4637
4.....	Toyota Auris.....	696	5191
5.....	Seat Leon	595	7243
6.....	Renault Megane	491	4178
7.....	Hyundai i30.....	415	3952
8.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	250	2748
9.....	Audi A3 HB.....	902	3687
10....	Volvo V40	159	1062
C Segmenti-HB toplam satış.....		8609	
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 13,79	

Renault Fluence önde

Bursa'da üretilen Renault Fluence modeli 2016 yılından sonra yerini tekrar Renault Megane Sedan modeline bırakacak olsa da şimdilik satışları başarılı. Yeni Renault Megane modelinden esinlenerek üretilecek olan yeni Renault Megane Sedan modelinin de başarılı olacağını düşünebiliriz. Bu açıdan baktığımız zaman Renault birçok modelinde ciddi hız yakalayacak gibi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Renault Fluence	2983	28.375
2.....	Toyota Corolla	2121	27.605
3.....	Ford Focus Sedan	1941	22.117
4.....	Fiat Linea.....	1796	31.679
5.....	Fiat Egea	1486	1733
6.....	Hyundai Accent Blue	1334	11.184
7.....	Honda Civic	862	9286
8.....	Skoda Octavia	746	8091
9.....	Volkswagen Jetta	557	20.580
10....	Mercedes-Benz CLA.....	365	4330
C Segmenti-Sedan toplam satış		16.260	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 26,05	



Volkswagen Jetta'dan Passat'a kayış oldu

Her şey çok iyi giderken bir yol kazası bütün planları alt üst edebiliyor. Daha dün kadar satışları 2000'li rakamlarda olan VW Jetta'nın satışları 500'lü adetlere düştü. Bu durum biraz VW Passat modeline yaradı. VW showroom'una giden bir müşteri dizel VW Jetta bulamayınca VW Passat almak istiyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Volkswagen Passat	3001	26.536
2.....	BMW 3 Serisi	1060	8163
3.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	736	9034
4.....	Opel Insignia	684	2115
5.....	Skoda Superb	553	3720
6.....	Volvo S60.....	254	3188
7.....	Volkswagen CC.....	254	2332
8.....	Toyota Avenis.....	165	778
9.....	Audi A4	136	2180
10....	Ford Mondeo	108	1909
D Segmenti-Sedan toplam satış		6846	
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 10,97	



BMW 5 Serisi'nden devam

Normalde bu segmentte BMW 5 Serisi ile Mercedes-Benz E Sınıfı sürekli rekabet halindeydi. Fakat bu yıl Mercedes-Benz E Sınıfı biraz gerilerde kaldı. 2016'da yenilecek olmasından mıdır, yoksa sportif BMW 5 Serisi'ne göre daha klasik çizgileri olmasından mıdır bilinmez ama satışları daha iyi olabiliyordu.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	BMW 5 Serisi	853.....	7198
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	527.....	5166
3.....	Audi A6	107.....	1048
4.....	Volvo S80.....	15.....	334
5.....	Jaguar XF	14.....	90
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		2228	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 3,57	

Artık taşlar yerine oturdu

Türkiye'de makam otomobili denilince tartışmasız akla Mercedes-Benz S Sınıfı geliyor. Özel sektör BMW ya da Audi markalarını tercih edebiliyor ancak resmi kurumların birinci tercihi hep Mercedes-Benz S Sınıfı'ndan yana oluyor. Bu da özellikle yenilendikten sonra Mercedes-Benz S Sınıfı'nın satışlarını artırıyor.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı	32.....	347
2.....	Mercedes-Benz CLS	26.....	235
3.....	BMW 7 Serisi	9.....	69
4.....	Audi A8	4.....	52
5.....	Porsche Panamera.....	3.....	65
F Segmenti toplam satış		117	
F Segmenti pazar payı		% 0,27	



Kıyasıya rekabetin galibi Nissan Qashqai

Her ne kadar en dişli rakipleri kendi ailesinden olsa da Nissan Qashqai bu segmentin lideri olarak yoluna devam ediyor. Sadece 21 adet daha fazla satarak 1544 adetle önde olan Nissan Qashqai'nin hemen ensesinde 1523 adet satışla Dacia Duster yer aldı. 1.6 dizel versiyon eksikliğini yaşayan Hyundai Tucson ise 838 adetle üçüncü oldu.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	Nissan Qashqai	1544.....	14.404
2.....	Dacia Duster	1523.....	11.194
3.....	Hyundai Tucson	838.....	2288
4.....	Kia Sportage.....	624.....	6417
5.....	Honda CR-V	595.....	3710
6.....	Renault Kadjar	545.....	2694
7.....	Volkswagen Tiguan	442.....	4635
8.....	Renault Captur	396.....	3401
9.....	Nissan X-Trail	375.....	2747
10....	Opel Mokka.....	367.....	3906
Alt-SUV Segmenti toplam satış		9922	
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 15,90	



Yeni modeller daha başarılı

Modelleri yenilerken aynı zamanda bir fark da ortaya koyan BMW ve Volvo markaları üst SUV segmentinde ön plana çıkıyor. BMW X5 modeli 2.0 litre dizel üniteyle başarıyı yakalarken, Volvo XC90 modeli ise hibrid teknolojisi desteğiyle insanların beğenisini kazanmaya devam ediyor.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2015	Ocak Kasım 2015
1.....	BMW X5	86.....	1.118
2.....	Volvo XC90	56.....	176
3.....	Range Rover Sport	55.....	446
4.....	Porsche Cayenne	36.....	287
5.....	Range Rover.....	19.....	407
Lüks SUV Segmenti toplam satış		392	
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,63	

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

uygulamaları, videolar vb.)

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

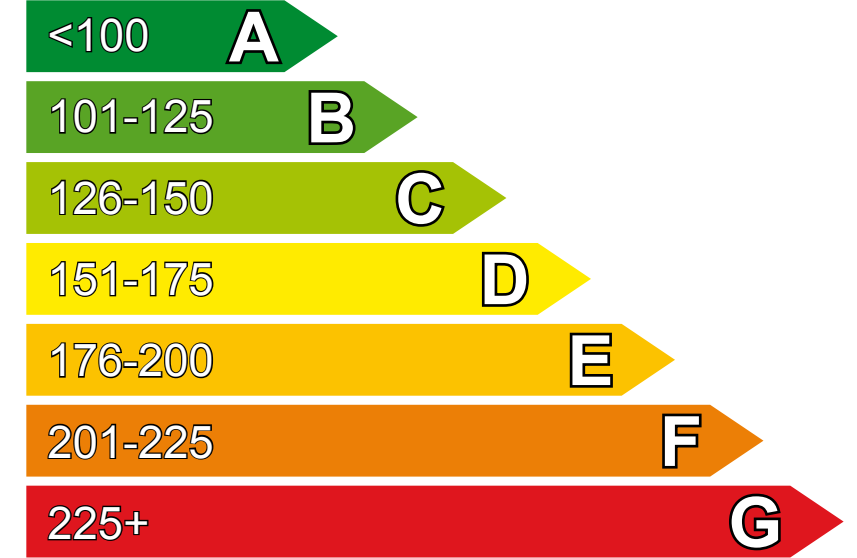
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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

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

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Renault Talisman

Renault'nun yepyeni D segmenti otomobili Talisman'ı Floransa'da düzenlenen ve 33 ülkeden yaklaşık 600 gazetecinin katıldığı test sürüşü organizasyonunda kullandık.



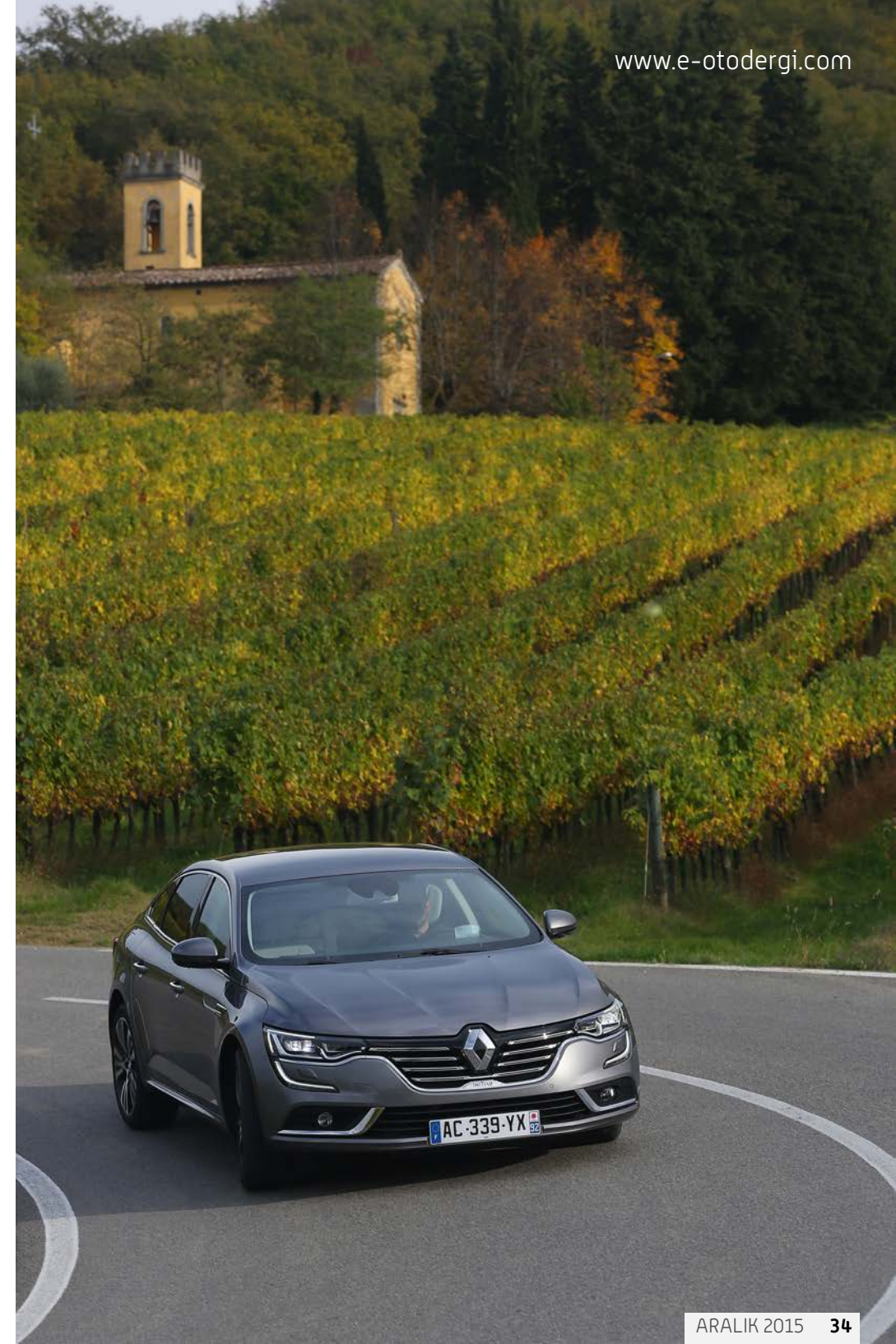


R

enault Nissan İttifakı'nın yeni CMF D platformunda geliştirilen Renault Talisman, yüksek satış adetlerine ulaşamayan Laguna ve Latitude gibi modellerden sonra, D segmentindeki yarışta "Artık ben de varım!" diyor.

TASARIM

Kelime anlamı “tılsım” olan Talisman, çarpıcı bir tasarıma sahip. Gerek ön gerekse arka aydınlatma grupları, Renault’da yeni bir çağın başladığına işaret ediyor. Full led teknolojili ön farlar ve sürekli yanan led arka stop lambaları, otomobili modern ve şık gösteriyor. Önde büyüyen Renault amblemi, ızgaranın ortasına eskisinden daha dik konumlandırılmış. 17-19 inç arasında tercih edilebilen jantların tasarımında da özenli davranılmış. Talisman 4848 mm uzunluğa, 1869 mm genişliğe ve 1463 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2808 mm. 1518 kg boş ağırlığa sahip olan otomobilin bagaj hacmi 515-1022 litre arasında değişiyor. Bagaj zeminindeki kapağın alt kısmındaki bölüm de hesaba katılırsa Talisman’ın standart kullanımdaki bagaj 608 litreye çıkıyor. Bagaj kapağının elektrikli olarak kapatılamaması ise bu sınıfta yer alan bir araç için bir eksiklik.





İÇ MEKAN

Talisman, kokpitinde de dış tasarım kadar iddialı. Malzeme kalitesiyle öne çıkmayı hedefleyen otomobilin koltukları da çok özel. Donanımına bağlı olmak üzere, ısıtmalı-soğutmalı ve masaj özellikli geniş ön koltuklar, insanı evinde hissettirmeyi amaçlıyor. Bose ses sistemi çok başarılı. R-Link 2 sisteminin donanımına göre 7 ya da 8.7 inç'lik dik konumlandırılmış tablet tipi ekranları, birçok birimi kumanda etmeyi sağlıyor ve kullanımı sorunsuz. Ambiyans aydınlatması iç mekanı kişiselleştirmenize olanak sağlıyor. Toplam 25 litrelik açık-

kapalı saklama gözünün bulunduğu kokpitte bardaklıklar da unutulmamış. Göstergeler rahat takip ediliyor ve gözü yormuyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. 12V, USB ve AUX girişleri vites kolu bölgesinde ve kullanımı pratik. Ayrıca arka koltuk için de iki adet USB girişi ve bir adet de 12V giriş bulunuyor. Klima hem ön hem de arka koltuklara üflüyor. Beş kişilik oturma alanı sunan otomobil, arkadaki diz mesafesiyle iddialı: 262 mm. Bu koltuktaki baş mesafesi ise, arkaya doğru gidildikçe alçalan tavan tasarımı nedeniyle biraz kısıtlı.

“ Talisman'ın şık ve teknolojik iç mekanında R-Link 2 yer alıyor. Donanımına göre 7 ya da 8.7 inç'lik dik konumlu tablet ekranı birçok işleve kumanda ediyor ve kullanımı kolay. ”

MOTOR VE ŞANZIMAN

Test aracımızda 1.6 litrelik dCi çift turbo dizel motor ve 6 ileri EDC çift kavramalı otomatik şanzıman bulunuyor. Motor 160 HP güce ve 380 Nm torka sahip. 0-100 km/s hızlanması 9.4 saniye olarak açıklanan Talisman'ın maksimum hızı ise 215 km/s. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 4.4 lt/100 km olan aracın karbondioksit salımı ise 115 g/km.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Renault Talisman, kullanmış olduğumuz 1.6 dCi 160 HP EDC versiyonunda kullanıcıya yüksek performans sunuyor. Motor ve şanzımanın uyum içerisinde çalıştığı otomobilde yer alan sürüş modları ve 4Control özelliğinden ise ayrıca bahsetmek gerekir. Araçta beş sürüş modu bulunuyor. Bunlar: “Eco”, “Comfort”, “Sport”, “Neutral” ve “Perso”. R-Link 2’nin orta konsoldaki çevirmeli-basmalı yuvarlak kumanda biriminden ya da renkli-dokunmatik ekranından seçebileceğiniz bu modların ilk üçü, adlarından da anlaşılacağı üzere sırasıyla ekonomik, konforlu, spor sürüş için geliştirilmiş. “Neutral”, standart kullanıcıların “Auto” modu olarak açıklanabilecekken; “Perso”, tüm ayarların manuel olarak belirlenebildiği kişiselleştirme modu olarak öne çıkıyor. Multi-Sense olarak adlandırılan sistemdeki bu modlarda; 4Control, elektronik süspansiyon, direksiyon, motor ve EDC şanzıman ayarları değişiyor. Bu da her sürüş isteğinin tek bir otomobilde sunulabilmesini sağlıyor. 4Control ise, düşük hızlarda manevra, yüksek hızlarda da ise yol tutuş kabiliyetini arttırmayı hedefliyor. Sürücü 60 km/s’ye kadar olan hızlarda direksiyonu çevirdiğinde arka tekerleklerin ters açıyla (maksimum

3.5 derece), 60 km/s’den yüksek hızlarda ise aynı açıyla (maksimum 3.5 derece) döndüğü bir sistem. Test aracımızda 4Control sistemi vardı ve yaptığımız denemelerde hem dönüş manevralarında hem de yol tutuşta faydasını gördük.

SONUÇ

Talisman ülkemizde Şubat 2016’da 1.5 dCi 110 HP Manuel ve EDC, 1.6 dCi 130 HP EDC ve 1.6 dCi 160 HP EDC versiyonlarıyla satışa sunulacak. Donanım olarak ise “Touch” ve “Icon” yer alacak. Fiyatları henüz açıklanmayan otomobil, Volkswagen Passat’ın lider olduğu, Opel’in 1.6 dizel-otomatik Insignia ve Skoda’nın ise yeni Superb’le yüksek hedefler koyduğu D segmentinde (orta sınıf) mücadele edecek. Premium modeller olan Mercedes-Benz C Serisi ve BMW 3 Serisi’nin de bu sınıfta hep podyumda olduğu unutulmamalı. Talisman; başarılı tasarım, modern motor-şanzıman, zengin donanım ve yüksek teknolojik özellikleriyle Renault’nun bu sınıfta artık çok iddialı olduğunu ortaya koyuyor. 2016’da tüm markaları bu sınıfta kıyasıya bir mücadele bekliyor.



“Şık tasarımıyla dikkat çeken sürücü koltuğu, donanıma göre ısıtma-soğutma ve masaj özelliği sunuyor. Ayarları elektrikli yapılıyor.”

“ İtalya’nın sanat şehirlerinden biri olan Floransa ve çevresinde kullandığımız Talisman, Renault’nun bugüne kadar bu segmentte en iddialı otomobili.

”

Renault Talisman 1.6 dCi 160 HP EDC

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:..... 6 ileri EDC
Maksimum güç:160 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:380 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:215 km/s
0-100 km/s:..... 9.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4848 / 1869 / 1463 mm
Bagaj hacmi:.....515-608-1022 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):..... 5.0 - 4.0 - 4.4 lt/100 km
Satış tarihi:Şubat 2016

+ Tasarım, performans, bagaj hacmi, emisyon
- Bagaj kapağı manuel kapatılıyor



Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

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

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

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

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

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

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

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

Jaguar F-Type S

Jaguar F-Type S; kullanım zevki verdiği kadar göze ve kulağa da hitap ediyor.





E

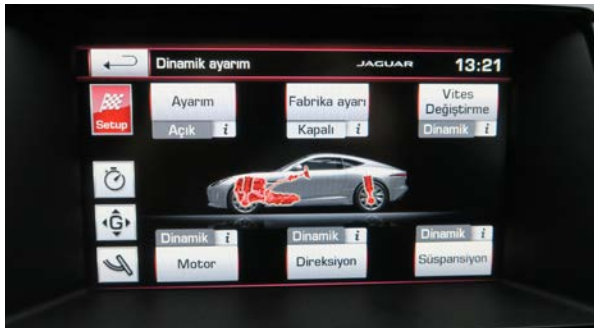
fsane olmak kolay değil. Otomobil dünyasında bunu başaran az sayıdaki modellerden bir tanesi de Jaguar'ın 1961-1975 yılları arasında ürettiği E-Type modeli oldu. İngiliz üretici bu modelden sonra çeşitli coupe'ler üretmiş olsa da bunlardan hiçbiri E-Type'ın yarattığı etkiyi yaratamadı. 2013 yılında tanıtılan F-Type ise, E-Type'ın mirasçısı olarak tasarlanmış ve son yıllarda ortaya çıkan en etkileyici Jaguar.

E-Type'in karakteristik detayları olan uzun burun, ters açılan motor kaputu, alçak tavan çizgisi ve kalçalı arka çamurluk tasarımı F-Type'ta modern bir çizgide vücut bulmuş. Alüminyum gövdeli bu otomobilin 4470 mm'lik uzunluğu neredeyse kompakt sedanlar ile aynı, ancak burun kısmı neredeyse otomobilin yüzde 40'lık kısmını oluşturuyor.

Otomobil alüminyum gövdeli olmasına rağmen 1594 kg'lık ağırlığı biraz yüksek (Porsche 911 Carrera PDK 1450 kg). Otomobilin dış tasarımı uzun uzadıya anlatmayacağım. Otomobilin içine geçmek için uzaktan kumandaya bastığım zaman gizli kapı kolları yuvalarından çıkarak beni karşıladı. İç mekân bir spor otomobil için yeterince kullanışlı. Otomobilin ön konsolunda deri malzemeler yoğun olarak kullanılmış ve orta konsol bir tutamak ile yolcu kısmından ayrılarak sürücüye özel bir ortam yaratılmış. Porsche 911 ve BMW i8 gibi modellere rakip olarak görebileceğimiz F-Type S'in orta konsolu, Alman rakipleri kadar derli toplu değil ancak klima kumandalarının kullanımı çok rahat. Aynı zamanda havalandırma sistemi kapalıyken, hava üfleçlerinin gizlenmesi de ilginç bir detay. Böyle özel bir otomobilde vites konsolun çerçevesinin sıradan plastik oluşu bu otomobile pek yakışmamış. Vites konsolun



“ Vitesler, direksiyonun arkasından manuel olarak da değiştirebiliyor. Aracın kaygan zemin, normal ve dinamik olmak üzere 3 sürüş modu vites kolunun sol tarafındaki butondan seçiliyor. Dokunmatik ekran birçok özelliğe ev sahipliği yapıyor. ”



sol tarafında yer alan şalter tipi kumanda ile otomobilin sürüş karakterini değiştirebilmek (dinamik, normal ve kaygan zemin) mümkün. Dinamik modda otomobilin motor, şanzıman, süspansiyon ve direksiyon tepkilerini dokunmatik ekrandaki ara yüzden birçok yeni nesil otomobilde olduğu kişiselleştirebilmek de mümkün. Yani direksiyon tepkilerini normal, diğer ayarlar dinamik olacak şekilde veya süspansiyon dinamik, diğerleri normal kullanım seçeneğinde kalacak gibi... Vites konsolun daha alt kısmındaysa elektromekanik park freni kumandası, elektronik sürüş destek sistemlerini kapatma düğmesi, egzoz sesi düğmesi, stop-start sistemi düğmesi ve arka spoyler düğmesi yer alıyor. Opsiyonel olarak alınan spor koltukları (bel ve yan destekleri havalı olarak ayarlanıyor) ve 3 kollu direksiyon simidinin ayarını elektrikli olarak ayarladıktan sonra yola çıkmaya hazır oldum. Bakır renkli “engine start stop” butonuna basmamla birlikte süperşarjlı 380 HP güç ve 460 Nm tork üreten V6 motor kükreyerek çalıştı ve bu arada gösterge tablosundaki ibreler zirve yaparak tekrar aşağıya indi.



“*Gizlenen
havalandırma
ızgaraları ilginç bir
detay. Ters açılan
motor kaputu Jaguar
E-Type’i hatırlatan bir
tasarım unsuru.*

”



8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motorun fabrika verilerine göre sağladığı 4.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanması, Alman rakiplerinin biraz gerisinde kalsa da yine de çok hızlı ve motor sesi adeta bir senfoni. Dynamic Launch adlı kalkış kontrol sistemi ile yaptığım hızlanma denemelerinde fabrika değerlerinden 0.2 saniye daha iyi değerler elde eden F-Type S, performans olarak bu tip bir otomobilden bekleneni tam olarak verebiliyor. 100 km/s ile yapılan frenlemelerde ortaya çıkan

38 metrelik sonuç, güvenli olsa da bu tip bir otomobilden daha iyi sonuçlar bekliyordum. Tüketim ise bu tip otomobillerde çok önemli bir kriter değil ve kullanım tarzına göre büyük değişkenlik gösterecektir. Örneğin ben 70-75 km/s hızla yaptığım uzun yol sürüşünde 6 lt/100 km gibi değerleri kolayca yakaladım. Ancak bu şekilde kullanmak hem çok sıkıcı, hem de otomobilin üretim amacına ters. Aracın hakkını verince ortaya çıkan tüketim rakamı 20-21 lt/100 km'yi bulabiliyor. 500 km'yi bulan

test sürecinde elde ettiğim ortalama değer ise 14.5 lt/100 km oldu.

Şehiriçinde bakışları üzerine toplayan otomobil, otoyolda büyük saygı görüyor ve siz hızlı gitmeseniz bile sağ şeride geçiyor. Otoyol kullanımında çok stabil olan F-Type S, adaptif amortisörleri, alçak ağırlık merkezi ve kilitli diferansiyeli ile virajlı yollarda da çok iyi yol tutuşa sahip. Hızlı, geniş yarıçaplı virajlarda nötr karakterini koruyan otomobil biraz daha



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.



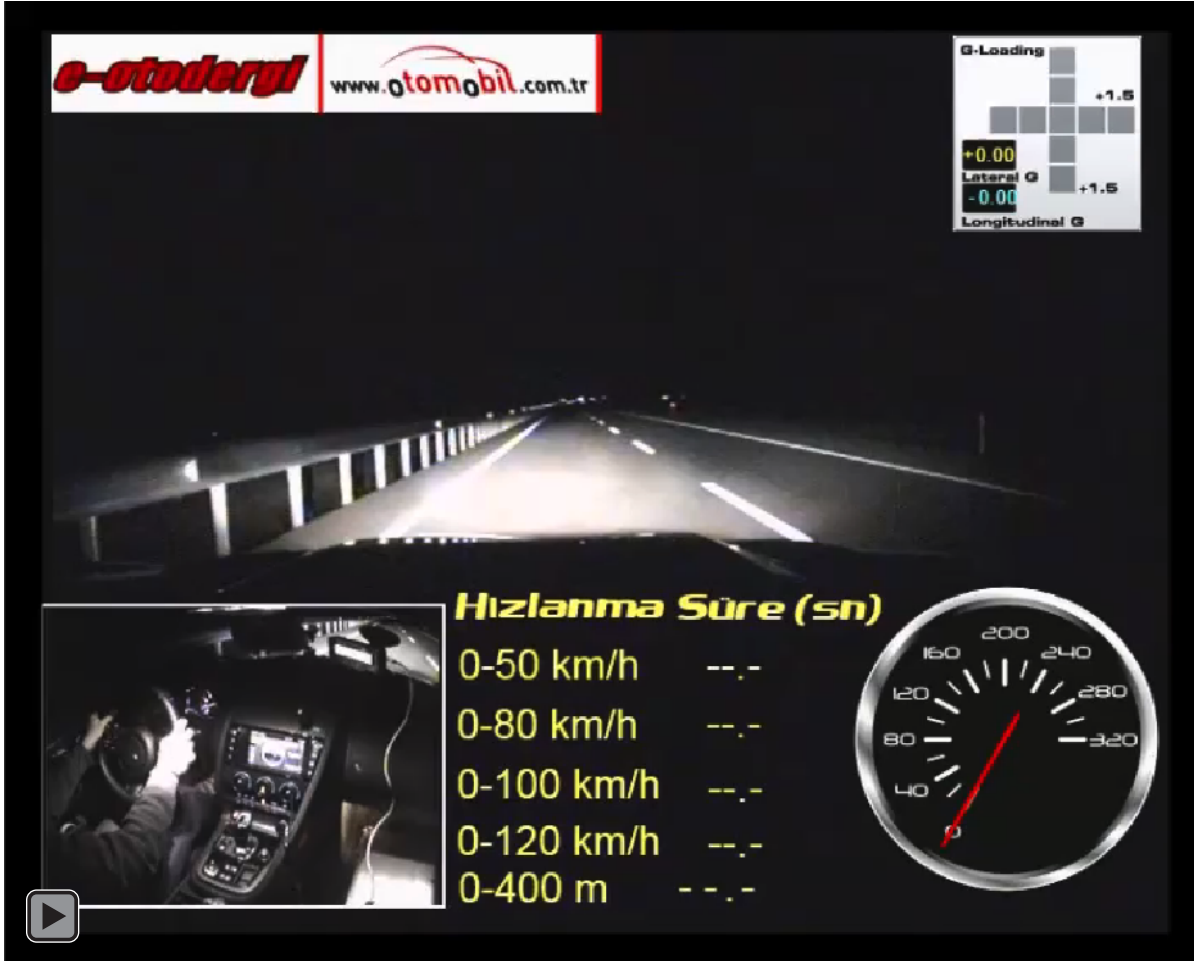
hızlandığında ön taraftan kayacak hissi veriyor. Ancak arkadan itişli bu otomobilin arkasını, gaz pedalı oynamaları ve ağırlık transferi ile keyifli şekilde viraj dışına açabilmek de mümkün. Ancak bunu tecrübesiz sürücüler denememeli. Çünkü bu otomobilin şakası yok. Vites geçişleri çok hızlı ve tam manuel kullanıma da olanak veriyor.

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

SONUÇ

Jaguar F-Type S; hayattan keyif almak isteyen ve özel zevkleri olan kişilere yönelik, insanın ruhuna ve duyularına hitap eden, insana kendisini özel hissettiren stil sahibi bir otomobil.



Jaguar F-Type S

Fabrika verileri

Motor:.....	2995 cc, V6 silindirli, kompresörlü, 24V
Şanzıman:.....	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	380 HP @ 6500 d/d
Maksimum tork:	460 Nm @ 3500-5000 d/d
Maksimum hız:	275 km/s
0-100 km/s:.....	4.9 sn
Bagaj hacmi:.....	320 lt (stepne ile 272 lt)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4470 / 1884 / 1308 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):.....	12 / 6.6 / 8.6 lt/100 km
Fiyat:	707.000 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....	2.05 sn
0-80 km/s:.....	3.45 sn
0-100 km/s:.....	4.75 sn
0-120 km/s:.....	6.3 sn
0-400 m:	13.05 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):.....	3.7 sn
80-120 km/s (D'de):.....	4.1 sn

Frenleme

100-0 km/s:.....	38.0 m
80-0 km/s:.....	23.8 m
50-0 kms:	9.4 m

+Stil, sürüş özellikleri, motor, şanzıman, motor sesi
- Frenler güvenli ama daha iyi olmalı, ağırlık, emisyon



Mercedes-Benz SLK 300

Mercedes-Benz SLK 250'nin yerini alan SLK 300 daha güçlü bir motora ve 9 ileri oranlı otomatik şanzımana sahip.





2011 yılında tanıtılan 3. nesil Mercedes-Benz SLK, 2015 model yılında yeni motor ve şanzıman seçeneklerine kavuştu. Bunlardan biri de SLK 250'nin yerini alan 9 ileri oranlı otomatik şanzımana sahip, 2.0 litre turbo beslemeli motora sahip SLK 300.

SLK, Mercedes-Benz roadster geleneklerine uygun tasarım öğelerine ve görsel dekorlara sahip ve bu detaylar test aracımızda AMG gövde kiti ve 18 inçlik AMG jantlar ile tamamlanmış. Otomobilin kalite hissi yüksek iç mekânında yumuşak plastik malzemeler ve mat alüminyum güzel şekilde bir araya getirilmiş. Otomobilin vites kolu da daha ufak ve şık gözüken vites kolu ile değiştirilmiş. İç mekândan bahsederken ön konsolun üst orta kısmındaki analog saatin ve Harman Kardon ses sisteminin opsiyonel olduğunu belirtelim. Otomobilin tavanı, kol dayama yerinin ön kısmındaki butondan veya uzaktan kumanda üzerinden açılabilir.



“ 9 ileri oranlı şanzıman manuel olarak kullanılabiliyor. Gösterge tablosu rahat okunan otomobilin vites kolu yenilenmiş. Analog saat opsiyonel. Tavan, kol dayama yerinin önündeki butonla açılıp kapanıyor. Kapı içi ergonomisi başarılı. ”



20 saniye süren tavan açma işleminin yapılabilmesi için bagajdaki seperatörün çekili olması ve aracın durur vaziyette olması gerekiyor.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Hatırlanacağı gibi SLK 250'de 1.8 litrelik 204 HP güç ve 310 Nm tork üreten bir motor vardı. SLK 300'de ise 5500 d/d'de 245 HP güç ve 1300-4000 d/d aralığında 370 Nm tork üreten 2.0 litrelik turbo beslemeli motor görev yapıyor. Hızlı geçişlere sahip 9 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor yerini aldığı eski motordan daha performanslı olmasıyla birlikte ortalama yakıt tüketimi de 0.4 lt/100 km daha az. Fabrika verilerine göre ortalama tüketimi 6.2 lt/100 km olan otomobilin 500 km'yi bulan test sürecinde elde ettiği yakıt tüketim değeri 9.0 lt/100 km oldu. 0-100 km/s hızlanması fabrika verilerine göre 5.8 saniye olarak açıklanan bu otomobil, benim yaptığım GPS teknoloji, profesyonel test cihazı ile yaptığım hızlanma testlerinde 6.35 saniyelik hızlanma değeri ile fabrika verisinden biraz geride kalsa da, yine de hızlı bir otomobil. Şanzıman S konumundayken gaz pedalı tepkileri biraz daha iyileşiyor ve egzoz sesi de tatlı patlamalar ile kullanıcıyı mutlu ediyor.





Test aracımızda” AMG Spor Paketi” kapsamında gelen spor süspansiyon vardı. Stadart süspansiyondan 10 mm daha alçak olan bu süspansiyon, ayrıca daha da sert. Sert süspansiyon konforu biraz azaltıyor olsa da virajlı yollarda aracın yana yatma eğilimi azaltıyor ve yol tutuşu da iyileştiriyor. Bu tip bir otomobilde üstü açık kullanım özellikleri de önemli. Üst açık kullanımda gövdede, bozuk yollarda gövdede hafif titreşimler olsa a, gövdenin burulma direnci bu sınıf bir otomobil için iyi. Bu şekilde yol alırken takla barlarına monte edilmiş Airguide adlı rüzgârlıkları içe kıvrıksa, 100 km/s’ye kadar iç mekânda

rahatsız edici hava hareketleri oluşmuyor. Ensesi ve omuzları üşüyenler için Airscarf koltuk başlığından hava üfleme sistemi ise zaten SLK’nın yıllardan beri üstü açık otomobil tutkunlarına sunduğu güzel bir özellik.

“*Tavan açma-kapama işlemi sadece araç durur vaziyetteyken yapılabiliyor ve bu işlemin süresi 20 saniye.*”



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

SLK 300, yerini aldığı SLK 250'den daha hızlı ve daha düşük yakıt tüketimine sahip. Bana göre en büyük eksikliği tavanın araç hareket halindeyken alılıp kapanamaması. Bir de sonunda 300 ibaresi olan böylesine güçlü bir Mercedes'te "Race Start" adlı launch control-kalkış kontrol sisteminin sunulması güzel olabilirdi.

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Mercedes-Benz SLK 300 AMG

Fabrika verileri

Motor:	1991 cc, 4 silindirli
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik (9G-tronic)
Maksimum güç:	245 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	370 Nm @ 1300-4000 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	5.8
Bagaj hacmi:	335-225 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4134 / 1810 / 1301 mm
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):	7.8 / 5.2 / 6.2 lt/100 km
Fiyat:	267.200 TL (baz) / 293.371 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.3 sn
0-80 km/s:	4.45 sn
0-100 km/s:	6.35 sn
0-120 km/s:	8.55 sn
0-400 m:	14.45 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	4.0 sn
80-120 km/s (D'de):	5.1 sn

Frenleme

100-0 km/s:	36.9 m
80-0 km/s:	23.3 m
50-0 kms:	9.4 m

+	Yol tutuş, şanzıman, sürüş pozisyonu
-	Tavan sadece araç dururken açılıp, kapanıyor



Honda CR-V

Eylül sayımızda ilk sürüş izlenimini yayınladığımız makyajlı Honda CR-V 1.6 Dizel Otomatik 4x4, bu kez videolu testiyle karşınızda.





H

onda CR-V, makyajlanmasıyla birlikte 1.6 litrelik turbo dizel motorda otomatik şanzımana kavuşmuştu. Şimdi bu modelin merakla beklenen videolu testini yayınlıyoruz.



TASARIM

Önde yeni tampon, ızgara, plakalık, led gündüz farları ve köşeli sis farlarına kavuşan makyajlı CR-V, arka tasarımında led stop lambaları ve bagaj kapağına yerleştirilen krom çıtayla dikkat çekiyor. Boyutları değişmeyen CR-V; 4605 mm uzunluğa, 1820 mm genişliğe ve 1685 mm yüksekliğe sahip. Aracın dingil mesafesi ise 2630 mm. 589 litrelik devasa bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1669 litreye kadar çıkıyor. Bagaj kapağı elektrikli olarak açılıp kapatılabiliyor.

İÇ MEKAN

Toplam beş yetişkin için hem önde hem de arkada son derece geniş ve ferah oturma alanları sunan Honda CR-V'de arka koltuk sırasının zemininin düz olması, ortada oturan kişiye rahatlık sağlıyor. Diz, baş ve omuz mesafeleri başarılı. Sert ve yumuşak malzemelerin bir arada kullanıldığı kokpit, eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert. Kumanda birimlerinin ergonomik yerleştirilmiş olduğu otomobilde göstergeler rahat takip ediliyor. 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı bulunan Honda Connect'in kullanımı da pratik. Görüş açıları geniş. Panoramik cam tavan iç mekanı aydınlık kılıyor.

“

Honda Connect'in 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı işlevsel. Klima hızlı ve etkin çalışıyor. Otomatik şanzıman 9 ileri oranlı ve başarılı.

”



MOTOR VE ŞANZIMAN

CR-V'de 1.6 litrelik turbo dizel motor ve ZF marka 9 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. 4000 d/d'de 160 HP güç ve 2000 d/d'de 350 Nm tork üreten motor, 1658 kg boş ağırlığa sahip CR-V'yi fabrika verilerine göre 0'dan 100 km/s hıza 10.0 saniyede ulaştırıyor. Gücünü dört tekerleğe birden aktaran otomobilin maksimum hızı ise 197 km/s. CR-V'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.3 lt/100 km. Aracın karbondioksit salımı ise 139 g/km. Vites değişimlerinin istendiğinde direksiyon simidindeki kolcuklarla da yapılabildiği araçta "D" (Drive) konumunun yanı sıra "S" (Sport) konumu da bulunuyor. Vites değişimleri kararlı, hızlı ve sarsıntısız.

TEST SONUÇLARI

Gelelim sadece dergimizde okuyup izleyebileceğiniz videolu test sonuçlarına: Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4x4, Tarık Akagün tarafından gerçek yol koşullarında ve uydu bağlantılı profesyonel test cihazıyla gerçekleştirilen videolu testte, 0-100 km/s hızlanmasını fabrika verisinden 0.05 saniye daha iyi bir değerle, 9.95 saniyede tamamladı. Ara hızlanma testlerinde ise 60-100 km/s 6.9 saniye, 80-120 km/s ise 8.9 saniye olarak tespit

edildi. CR-V'nin 100-0 km/s fren mesafesi ise 37.7 metre çıktı. Diğer parametreleri teknik tablodaki test verilerinden inceleyebilirsiniz.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yola hakim ve güven veren bir sürüş pozisyonu sunan CR-V'nin ses izolasyonu makyaj öncesi modelden daha iyi. Öte yandan, yüzde 8 oranında arttırılan direksiyon dişli oranı sayesinde artık direksiyon tepkileri daha hızlı ve net. Süspansiyon sistemi de elden geçirilmiş ve daha konforlu bir yapıya kavuşmuş. Öte yandan yol tutuş da başarılı.



“

1.6 litrelik turbo dizel motor 160 HP güç ve 350 Nm tork ürettiyor. CR-V'de hem ön hem de arka oturma alanları geniş, ferah ve rahat. Arkada şaft tüneli çıkıntısı olmaması avantaj sağlıyor.

”

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

Makyajlı CR-V Türkiye'de 1.6 litre turbo dizel motorun manuel ve otomatik şanzımanlı versiyonlarıyla satılıyor. Türkiye'deki satışlarının yüzde 85-90'lık bölümünü dizel-otomatik versiyonun oluşturacağı tahmin edilen aracın bu ikiliyle baz fiyatı 133.840 TL (Premium).

Bu sayfalarda gördüğünüz en yüksek donanımlı (Executive+) CR-V'nin fiyatı ise 154.840 TL.

Birçok özelliğiyle çok başarılı bir SUV olan CR-V'nin fiyatı biraz yüksek olsa da, bu durum başarılı satış rakamlarına ulaşmasına engel olmayacaktır.

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Honda CR-V 1.6 i-DTEC Otomatik 4x4 Executive+**Fabrika verileri**

Motor:..... 1597 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
 Şanzıman:..... 9 ileri ZF otomatik
 Maksimum güç: 160 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:350 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız:197 km/s
 0-100 km/s:..... 10.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4605 / 1820 / 1685 mm
 Bagaj hacmi:.....589-1669 lt
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):..... 6.0 / 4.9 / 5.3 lt 100 km
 Fiyat aralığı (1.6 i-DTEC Otomatik 4x4):..133.840 TL - 154.840 TL

Test verileri**Hızlanma**

0-50 km/s:..... 3.30 sn
 0-80 km/s:..... 6.80 sn
 0-100 km/s:..... 9.95 sn
 0-120 km/s:..... 14.65 sn
 0-400 m: 17.25 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):..... 6.9 sn
 80-120 km/s (D'de):..... 8.9 sn

Frenleme

100-0 km/s:..... 37.7 m
 80-0 km/s:..... 23.3 m
 50-0 km/s:..... 8.9 m

+ Motor-şanzıman, tüketim, işlevsellik, bagaj
 - Fiyat



VW Passat 2.0 TDI

VW'nin emisyon skandalı dışında kalan AdBlue katkısı kullanan yeni nesil EA288 kodlu motoru, 240 HP ile markanın ürettiği en güçlü 2.0 litrelik dizel motor unvanına sahip.





olkswagen, son dönemde EA189 kodlu dizel motorların karıştığı emisyon skandalı nedeniyle zor günler yaşıyor. Ancak markanın skandal dışında kalan dizel motorları da var ve bu sayfalardaki Passat 2.0 TDI'da yer alan AdBlue katkısı kullanan, 240 HP'lik çift turbolu dizel motor da bunlardan bir tanesi. Şu anda Passat gamının tepe noktasındaki model olan Passat 2.0 TDI 240 HP 4Motion; radyatör ızgarasında, ön çamurluklarda, bagaj kapağında yer alan 4Motion ibareleri ve trapez formulu egzoz çıkışları ile kardeşlerinden ayrılıyor.



Otomobilin iç mekânını uzun uzadıya anlatmayacağım. Çünkü zaten Passat satışta olan ve bilinen bir otomobil. Kısaca değinmem gerekirse arkada diz ve baş mesafesi sorunu yok, ön koltuklar da rahat ve konsolun kalite hissi de iyi.

2.0 TDI motor özellikle ilk çalıştırma anında dizel gürültüsünü hissettiriyor ancak motor ısınınca ve yola çıkınca bu ses daha az duyuluyor. Direksiyonun arkasındaki kulakçıklardan da kumanda edilebilen, 7 ileri oranlı DSG şanzımanla kombine edilmiş, çift turbolu dizel motor 240 HP'lik maksimum

gücünü 4000 d/d'de, 500 Nm'lik maksimum torkunu da 1750-2500 d/d aralığında üretiyor ve bu güç 5. nesil Haldex kavrama ile 4 tekerleğe gönderiliyor. Otomobil daha ilk andan itibaren gücünü hissettiriyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 6.1 saniyede tamamlayan Passat 2.0 TDI 240 HP, benim GPS teknoloji profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde fabrika verisine çok yakın bir değer elde etti. 100 km/s ile yapılan frenlemede ortaya çıkan 36.6 metrelik değer de başarılı. Tüketim de fena sayılmaz, 500 km'yi aşan ve ölçümleri de kapsayan test sürecinde 7.4 lt/100 km'lik bir değer elde ettim. Bu

“ Gösterge tablosu rahat okunuyor. Dokunmatik ekrandan G değerleri görülebiliyor. Bozuk para cebi aydınlatma kumandalarının altında. ”



değer alınan performansla göre makul sayılmalı. Özenli kullanım ile tüketim değerlerini 5.0 lt/100 km seviyelerine çekebilmek mümkün.

DCC (Dynamic Chassis Control-dinamik şasi kontrolü) bu araçta standart ve bu sayede otomobilin sürüş karakteri Eco, Comfort, Normal, Sport, Individual (kişisel) olarak ayarlanabiliyor. Eco seçiminde performans biraz daha kısıtlanıyor, klimanın yakıt tüketimine olumsuz etkisi azaltılıyor ve serbest sürüş (yelken modu, sailing mode olarak da biliniyor) sayesinde motor ile aktarma organları arasında bağ kesilerek otomobil adeta akarcasına ilerleyebiliyor. Sport seçiminde ise araç biraz daha hırçınlaşıyor ve amortisörler de sertleşiyor. Araçta XDS adlı elektronik diferansiyel kilidi de standart ve tüm bunlar bir araya gelince viraj içinde adeta rayda gidercesine bir stabilite sağlıyor.



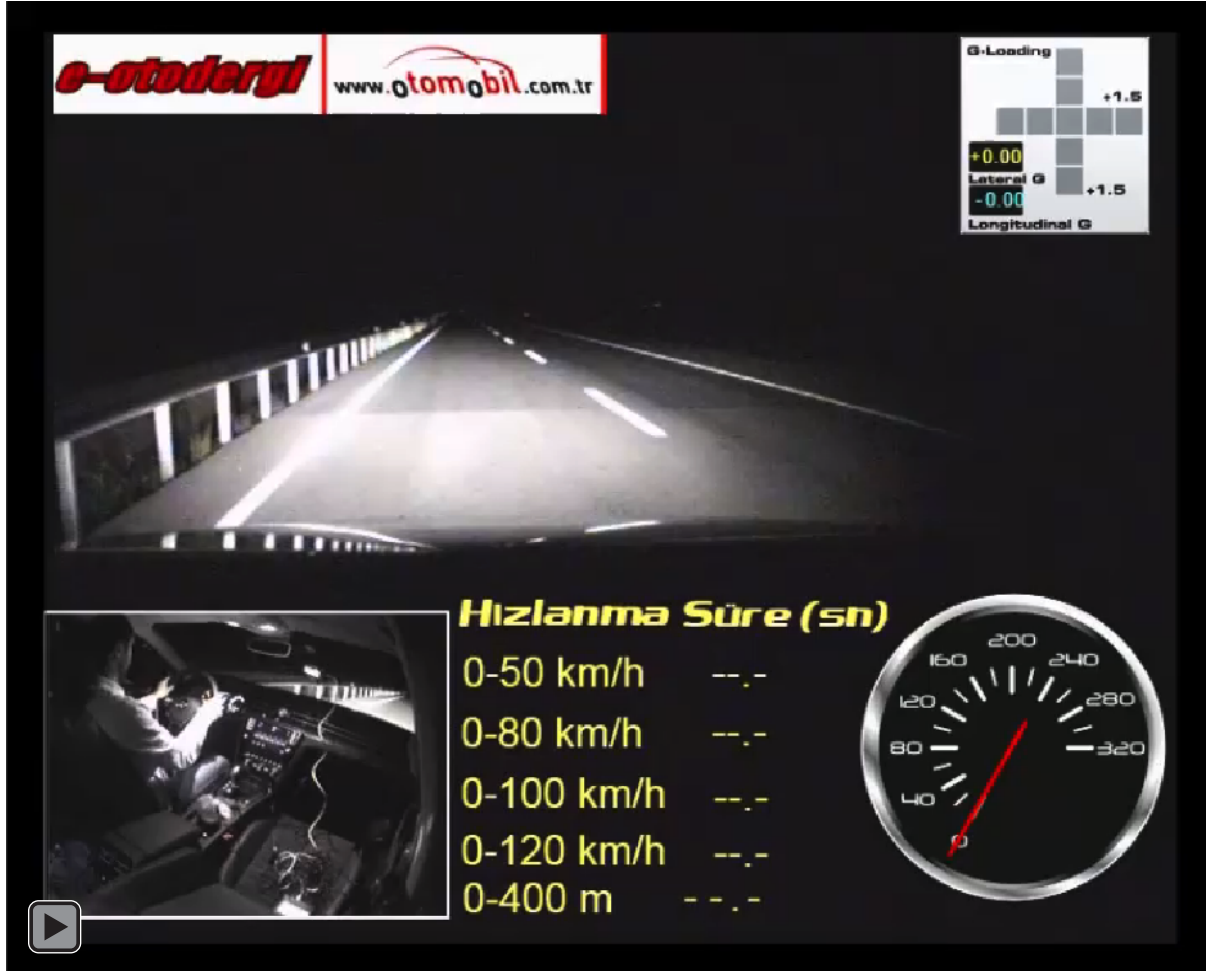
SONUÇ

Passat 2.0 TDI 240 HP 4Motion DSG; performans, stabilite, geniş iç hacim, büyük bagaj, etkili frenleme, dört tekerlekten çekiş gibi bir çok olumlu özelliği bünyesinde barındırıyor. Performans olarak sportif sedan olarak değerlendirilebilecek bu otomobilde beni rahatsız eden noktalar rüzgâr sesi bozuk yollarda tavanda oluşan çıtırtılar oldu.

“ Otomobilin ön ve arka koltukları gayet rahat. 4Motion detayları otomobilin farklı olduğunu vurguluyor. ”



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



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Volkswagen Passat 2.0 Tdi 240 Hp 4Motion Dsg

Fabrika verileri

Motor:..... 1968 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel
 Şanzıman:.....7 ileri oranlı çift kavramalı (DSG)
 Maksimum güç: 240 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 500 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız:240 km/s
 0-100 km/s:.....6.1 sn
 Bagaj hacmi:..... 586 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4767 / 1832 / 1456 mm
 Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.): 6.4 / 4.6 / 5.3 lt/100 km
 Fiyat:203.200 TL (baz) / 238.350 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....2.1 sn
 0-80 km/s:.....4.2 sn
 0-100 km/s:.....6.25 sn
 0-120 km/s:.....8.65 sn
 0-400 m:14.45 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):.....4.9 sn
 80-120 km/s (D'de):.....6.0 sn

Frenleme

100-0 km/s:.....36.6 m
 80-0 km/s:.....22.9 m
 50-0 km/s:.....8.9 m

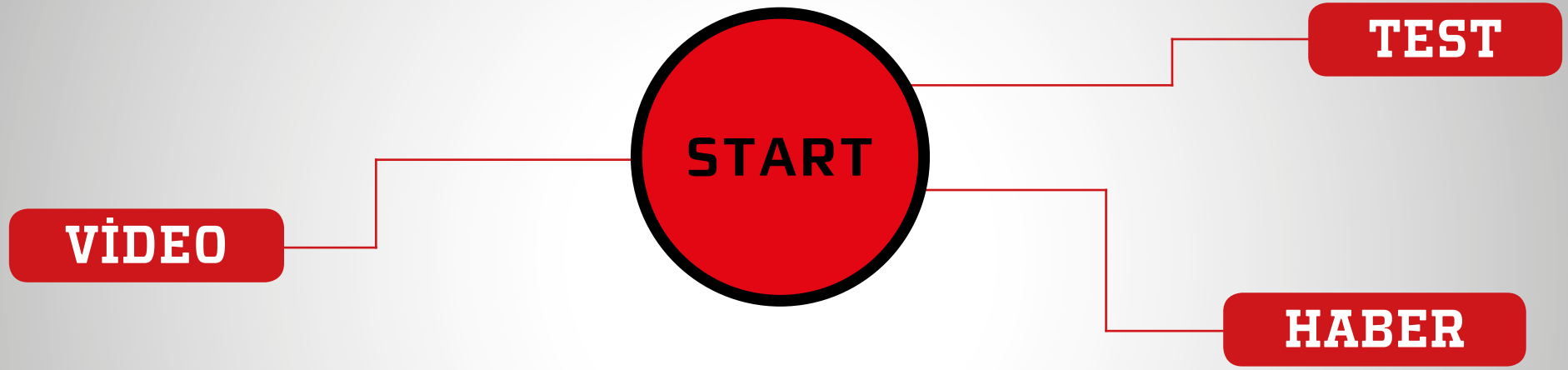
+ Yol tutuş, performans, iç hacim
 - Rüzgâr sesi, hafif çıtırtılar

139 g/km

C



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Evoque 2.0 dizel otomatik

Makyajlanan Range Rover Evoque, 2.0 litrelik turbodizel motoru ve 9 ileri oranlı otomatik şanzımanı ile daha iddialı.





Birçok kişi tarafından ayrı bir marka olarak algılanan Range Rover, aslında Land Rover'ın 1972 yılından beri lüks ve arazi yeteneklerini birleştiren modellerine verdiği isim. Daha çok ağırbaşlı modelleri ile bilenen Range Rover, 2011 yılında tanıttığı kompakt yapılı Evoque ile müşteri yelpazesini genişletti ve daha genç müşteriler kazandı. 2015 yılıysa Evoque için makyaj tazeleme yılı oldu ve makyajla birlikte bir takım teknik değişiklikler de yapıldı.



NELER DEĞİŞTİ?

Ön kısımdan başlayalım: Makyajla birlikte otomobilin ön tamponu daha güçlü bir görünüme kavuşmuş ve köşelerde bulunan hava yarıklarının da tasarımı değişmiş. Daha önceden bu yarıkların orta kısmında bulunan ince sis farları şimdi biraz daha yukarıda. Arka taraftaysa spoylerin ve stop lambalarının yenilendiği görülüyor.

İç mekândaysa kapı içlerinde ve gösterge tablosunda değişiklikler var. Kalite hissi, önceden olduğu gibi yüksek ve diz-baş mesafesi sorunu yok. Gelelim en önemli yeniliklere... Bilindiği Evoque'da daha önceden dizel motor seçeneği mevcuttu ancak bu motor 2.2

lt'lik silindir hacmiyle ülkemize pek uygun değildi. Makyajla birlikte Evoque'a, Jaguar-Land Rover Grubu'nun yeni Ingenium dizel motor ailesine mensup 2.0 litrelik turbo dizel motor uygulanmış. 4000 d/d'de 180 HP güç ve 1500 d/d'de 430 Nm tork üreten bu motor ZF üretimi 9 ileri oranlı, vites geçişleri sarsıntısız çalışan bir şanzımanla kombine edilmiş. Motorun performansı gayet yeterli ve normal kullanım modunda gaz pedalı bazen biraz geç tepkiler verse de spor modda bu durum yaşanmıyor. Motor, akustik konfor olarak da başarılı, dizel gürültüsü hissedilse bile bu rahatsız edici seviyede değil. Evoque'taki diğer teknik yeniliklerse yürüyen aksam ile ilgili. Yeni motor sayesinde toplam ağırlığın

“9 ileri oranlı şanzımanın vites geçişleri sarsıntısız. Terrain Responce sistemi farklı zemin koşullarına uygun sürüş karakteri sağlıyor. Meridian ses sistemi güzel ses veriyor.”



düşmesi neticesinde aracın süspansiyon sistemi elden geçirilmiş ve bu kapsamda travers ile süspansiyon sistemindeki kovanlar yenilenmiş. Otomobilin süspansiyon bana eskisinden daha konforlu bir his verdi. Ancak yine de belediye tipi kasıslarda bazı insanlara sert gelebilir. Virajlarda ise dengeli ve insan tedirginlik duymuyor ve kısa turlu direksiyon (2.3 tur) ile otomobili yönlendirmek kolay. Şehiriçinde kullanımı geniş gövde nedeniyle biraz alışkanlık gerektiren Evoque, arazide bu sınıf araçlar arasında en yetenekli olanlardan. Terrain Responce sayesinde farklı zemin koşullarına yönelik sürüş programları sunan otomobil 50 cm derinliğindeki sulardan geçebiliyor. Yaklaşma açısı 25 derece, tepe açısı 22 derece uzaklaşma açısı ise 33 derece.

SONUÇ

Range Rover Evoque 2.0 Td4 180 HP, marka tutkunlarının uzun zamandan beri beklediği 2.0 litrelik modern dizel motoru ve 9 ileri otomatik şanzımanı, benzer donanımdaki 2.0 Si4 benzinli kardeşi ile aynı fiyata sunuyor (HSE donanım seviyesinde her iki motor seçeneği de 316.867 TL'den başlayan fiyata sahip). 4x4 aktarmaya ihtita duymayanlar ve 150 HP ile yetinebilecek kişiler için 150 HP'lik önden çekişli versiyonlar da mevcut. Ancak gerçek bir Range Rover her zaman 4x4 aktarmalı olmalı.



“ Ön ve arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yok. Bagaj hacmi 575 lt. ”



Range Rover Evoque 2.0 Td4 180 Hp

Fabrika verileri

Motor:	1999 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	180 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	430 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız:	195 km/s
0-100 km/s:	9.0 sn
Bagaj hacmi:	575 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4370 / 1985 / 1635 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	6.1 / 4.5 / 5.1 lt/100 km
Fiyat:	298.606 TL (SE Dynamic) / 328.459 TL (test aracı)

+	Motor, şanzıman, iç mekân
-	Görüş açıları

131 g/km

C

Seat Alhambra

Seat'ın kompakt MPV modeli Alhambra, 7 kişilik iç mekanı ve pratik kullanım özellikleriyle kalabalık aileleri hedefliyor.





T

ürkiye’de tek motor, tek şanzıman ve tek donanım ile satılan yeni Seat Alhambra’yı sizler için kullandık.

TASARIM

Yeni Alhambra’nın tasarımı, 7 kişilik büyük bir MPV modeli olmasına karşın hantal değil. 4854 mm uzunluğa, 1904 mm genişliğe ve 1720 mm yüksekliğe sahip otomobilin dingil mesafesi ise 2919 mm. Kompakt sınıfta yer alan otomobilin sürücü hariç boş ağırlığı ise hayli fazla: 1693 kg. Otomobilin hem sağ hem de sol tarafında bulunan sürgülü arka kapılar, ilk hareketi elle ya da anahtardaki butonlarla vererek elektrikli olarak açılıp kapatılabilir. 300-2430 litrelik bagajın kapağı ise konsoldaki butonla ya da ilk hareketi elle vererek elektrikli olarak açılıp, bagaj kapağındaki butona basarak yine elektrikli olarak kapatılabilir.



İÇ MEKAN

Yeni Alhambra'nın 7 kişilik iç mekanında biri iki, diğeri ise üç kişilik iki standart sıranın beraberinde, istendiğinde bagaj zemininden yukarıya doğru çıkan iki bağımsız koltuk yer alıyor. Bu koltuklara geçiş, ön koltuk sırtlıkları öne yatırılarak yapılıyor. Otomobilin VW Grubu'na ait olduğunu ortaya koyan gösterge birimleri sade tasarımlı ve kolay okunuyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş.

Eşya gözü ve bardaklık konusunda son derece cömert olan aracın kapı içlerinde ve ön konsolun üst kısmında yer alan eşya gözlerinin halı kaplı olması kalite hissini arttırıyor. Kokpitteki malzeme kalitesi ise yumuşak plastik ile sert plastiğin kombinasyonundan oluşuyor. Koltuklar rahat. Özellikle ilk iki sırada diz, baş ve omuz mesafelerinde sorun yok. Üç bölgeli klima, arka koltukta oturanlara da hizmet veriyor. Renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı kolay. USB, AUX ve 12V girişleri kol dayamanın içine yerleştirilmiş.

MOTOR VE ŞANZIMAN

Otomobilde 1.4 litrelik TSI turbo benzinli motor ve 6 ileri DSG çift kavramalı otomatik şanzıman bulunuyor. Motor 150 HP güce ve 250 Nm torka sahip. 0-100 km/s hızlanması 9.9 saniye olarak açıklanan yeni Alhambra'nın maksimum hızı ise 198 km/s. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 6.7 lt/100 km olan aracın karbondioksit salımı ise 157 g/km.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yeni Alhambra, ağır gövdesinin altında ezilmeyen bir performansa sahip. Sportif tasarımlı direksiyonun tepkileri başarılı. Motor DSG şanzımanla uyum içinde çalışıyor. Vites



“ Alhambra'nın kokpiti, eşya gözü ve bardaklık bakımından cömert. Renkli ve dokunmatik ekran işlevsel. Klima üç bölgeli. DSG şanzıman 6 ileri oranlı. ”



“ 7 kişilik oturma kapasitesi bulunan aracın bagaj hacmi 300-2430 litre arasında. Koltuklar rahat. Sürgülü arka kapılar elektrikli olarak açılıp kapatılıyor. ”



değişimleri hızlı, kararlı ve sarsıntısız. Vitesler, istendiğinde direksiyon simidindeki kolcuklarla ya da vites kolu kullanılarak manuel olarak da değiştirilebiliyor. Start & Stop görevini yapıyor. Konfor odaklı süspansiyon sistemi, bu aile otomobilinin iç mekana minimum darbe almasını sağlıyor, ama elbette bozuk Türkiye

yollarında hiç darbe almaması imkansız. Görüş açıları geniş, bunda toplam cam alanının fazla olmasının da etkisi var. Fren hissi yeterli, mesafesini ise henüz ölçme imkanımız olmadı. Devirli kullanıldığında, motor bağıyor ve sesi iç mekana yansıyor. Sakin sürüşlerde ise sessiz bir yolculuk yapmak mümkün.

SONUÇ

Sadece Style donanımıyla satılan yeni Alhambra'nın baz fiyatı 119.000 TL. Ancak test aracımızın fiyatı, opsiyonel donanım ile birlikte 137.600 TL idi. Çok çeşitli ekstraların sunulduğu otomobili kişisel beğeni ve ihtiyaçlarınıza göre şekillendirmek için

yapmanız gereken, seat.com.tr web sitesindeki araç oluşturunca girip hayalinizdeki Alhambra'yı yaratmak. Ama maalesef, birçok Seat müşterisi gibi, TDI motorlu bir Alhambra oluşturmak istiyorsanız, ülkemize ithal edilmemesinden ötürü onu bulup şekillendiremiyorsunuz.

Seat Alhambra 1.4 TSI DSG 150 HP Style

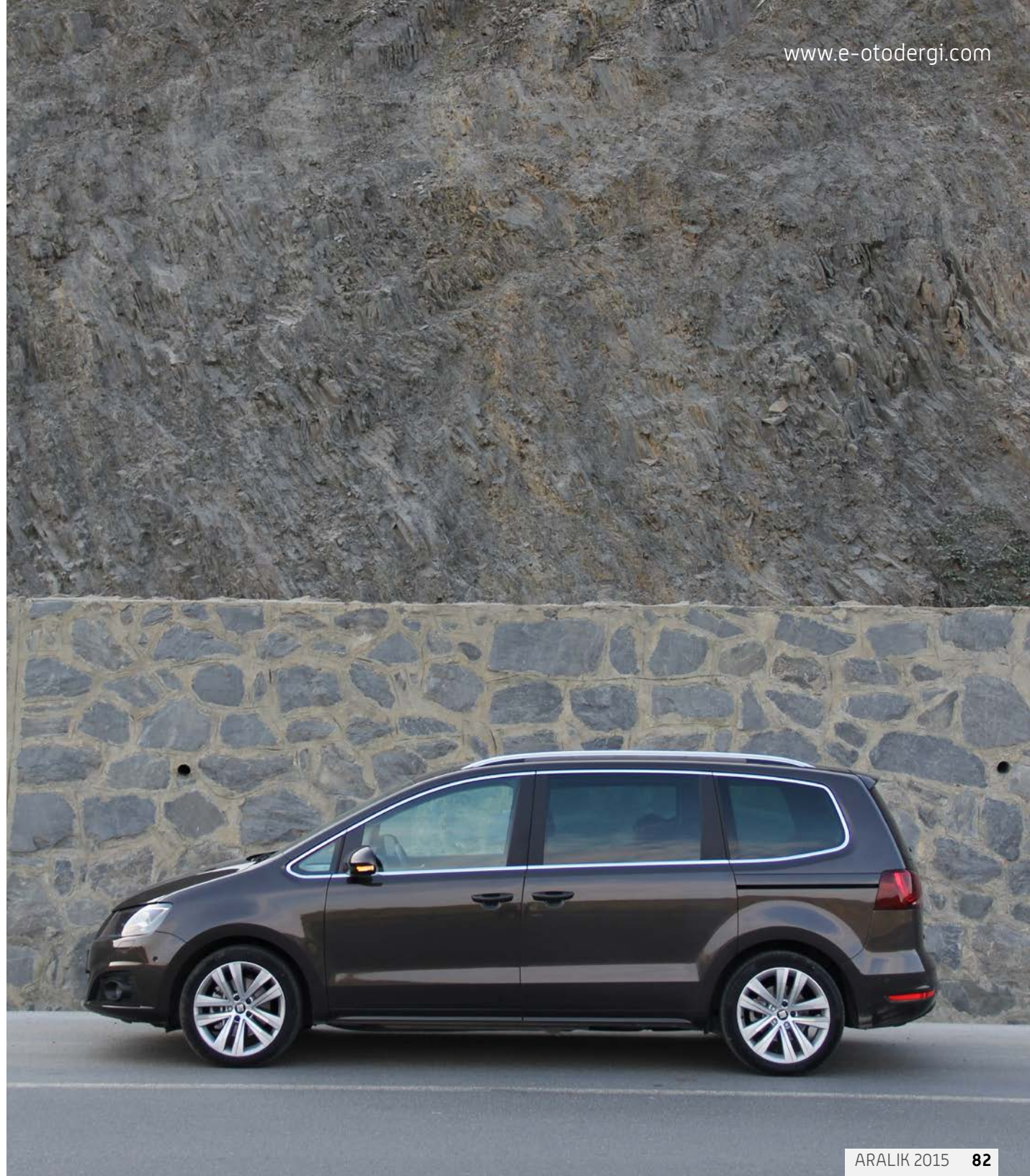
Fabrika verileri

Motor:..... 1395 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:..... 6 ileri DSG
Maksimum güç:150 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork:250 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:198 km/s
0-100 km/s:..... 9.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4854 / 1904 / 1720 mm
Bagaj hacmi:.....300-885-2430 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.1 - 5.9 - 6.7 lt/100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):119.000 TL / 137.600 TL

+Performans, iç mekan, işlevsellik
- Emisyon, TDI versiyonu ithal edilmiyor

157 g/km

D



BMW 118i 1.6 litre

Emekli olmaya hazırlanan 1.6 litre motoruna rağmen 118i, etkileyici kullanım özelliklerine sahip.





Eskiden otomobillerin isimlendirmeleri çok daha anlaşılırdı. Değişen dünya ve “downsizing” uygulamaları ile birlikte bu isimlendirmeler de karıştı ve bundan 1 Serisi de nasibini aldı. Makyajsız 1 Serisi’nde 116i’de 136 HP güç üreten 1.6 litre benzinli motor vardı.



Makyajla birlikte 116i'de 1.5 litre 109 HP'lik motorlara geçildi ve 1.6 litre 136 HP'lik motorlu versiyonlar 118i olarak anılmaya başlandı. Şimdilerdeyse 118i'lerdeki 1.6 litrelik motorlar emekliye ayrılıyor ve 1.5 litrelik 136 HP'lik motorlu BMW 118i'ler fiyat listelerinde... Ancak girişte belirttiğimiz gibi bizim 118i test aracımızda 1.6 litre 136 HP'lik benzinli motor var.

Otomobilin tasarım ve iç mekânı ile söyleyeceklerimiz, 84. sayımızda videolu testini yayınladığımız 116d ile aynı. Uzun burun yapısı ve kısa karoser çıkıntılarıyla kompakt sınıf için oldukça dinamik görünen BMW

1 Serisi'nde makyajla birlikte böbrek formulu radyatör ızgarası genişletildi ve stop lambalarına L formu verildi. Genel görünümünü koruyan orta konsolda havalandırma ve müzik sistemi kumandalarının olduğu bölüm, öncekinden farklı olarak parlak siyah bir çerçeveye sahip. Ön konsol kolay anlaşılır ve sürücü odaklı olması nedeniyle tipik BMW çizgisinde. Şık gözükken iç mekânda bazı yerlerdeki plastik detayların (güneş siperliği gibi) eskiden olduğu gibi bu otomobile yakışmayacak basitlikte olması ise göze batıyor. Arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi ortalama seviyede olan otomobilin 360 litrelik bagaj hacmi de bu sınıf ortalamalarını tutturuyor. Arka yolcular için kapı içlerinde ve

“ Gösterge tablosu sade olan otomobilin Sport modunda daha fazla keyif sunuyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzıman hızlı geçişlere sahip. ”

“ *Kompakt hatchback sınıfının tek arkadan itişli otomobili olan BMW 1 Serisi, uzun burun yapısıyla güçlü bir görünüme sahip.* ”

koltuk arkalarında eşya cepleri olmaması, aile ile yapılacak yolculuklarda sıkıntı verecek olması nedeniyle üzücü.

Test aracımızda yer alan 1.6 lt'lik, 4 silindirli, twin scroll turbolu, benzinli motor canlı ve 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla uyumlu. 136 HP'lik maksimum gücünü 4400-6450 d/d aralığında üreten bu motorun maksimum torku ise 1350-4300 d/d aralığında 220 Nm. Maksimum torkun geniş bir devir bandına yayılması ve bu tork eğrisinin düşüşe geçtiği noktada maksimum motor gücüne ulaşılması sayesinde, otomobil kesintisiz şekilde ivmeleniyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.7 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 210 km/s. 8 ileri otomatik şanzıman kendi türünün en iyi örneklerinden ve hızlı geçişlere sahip. “Sport” modda ise vites geçişleri biraz daha hızlanmasının yanı sıra, sportif hisleri kuvvetlendirecek şekilde belirginleşiyor. “Eco



Pro” modu ise gaz pedalı tepkilerini ve klima yönetimini ekonomi odaklı hale getiriyor. Bu modda artık yelken özelliği olması, ayak gaz pedalından çekildiği zaman motor ve aktarma organları arasında bağı keserek, hafif eğimli yollarda aracın önceden kazanmış olduğu ivme ile yol almasına olanak tanıyor.

BMW 1 Serisi başarılı sürüş pozisyonu ve rahat ön görüşü ile sürücünün işini kolaylaştıran bir otomobil. Arkadan itişli otomobilin ağırlık dağılımı yaklaşık yüzde 50-50. Viraj tutumu ve direksiyonun yönlendirme hassasiyeti ise bu sınıfın en başarılı örneklerinden. Otoyolda da stabil ve güven veriyor.

SONUÇ

1.6 litre motorlu BMW 118i, yerini 1.5 motorlu versiyona bırakıyor olsa da, sürüş keyfi yönünden 1.6 litrelik kompakt hatchback’ler arasında iyi bir konumda. Meraklıları bu otomobilin ufak tefek kullanışlılık ve bazı yerlerdeki kalite hissi sorunlarını kafaya takmayacaklardır.



“Sürüş pozisyonu başarılı olan otomobilin arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi ile 360 litrelik bagaj hacmi sınıf ortalamalarında.”



“Makyajla birlikte stop lambalarına L formu verilmiş.”

BMW 118i

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
 Şanzıman:..... 8 ileri oranlı otomatik
 Maksimum güç: 136 HP @ 4400-6450 d/d
 Maksimum tork: 220 Nm @ 1350-4400 d/d
 Maksimum hız:210 km/s
 0-100 km/s:..... 8.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4329 / 1765 / 1421mm
 Bagaj hacmi:.....360-1200 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):..... 7.4 / 4.8 / 5.7 lt /100 km
 (205/50 R17 lastiklerle)
 Fiyat:..... 116.697 TL (test aracı)

+Yol tutuş, direksiyon tepkileri, şanzıman
 - Bazı plastik malzemeler

133 g/km

C



Fiat Egea 1.4 Benzinli

2016 yılında Türkiye'nin en çok satan otomobili olmayı hedefleyen Fiat Egea'nın 1.4 litre benzinli motor ve manuel şanzımana sahip versiyonunu kullandık.





Dünya tanıtımı bu yılki İstanbul Autoshow'da gerçekleştirilen ve Tofaş tarafından Bursa'da üretilen Fiat Egea, 86'ncı sayımızdaki 1.6 Multijet II modelinin ardından, şimdi de 1.4 benzinli versiyonuyla karşınızda.

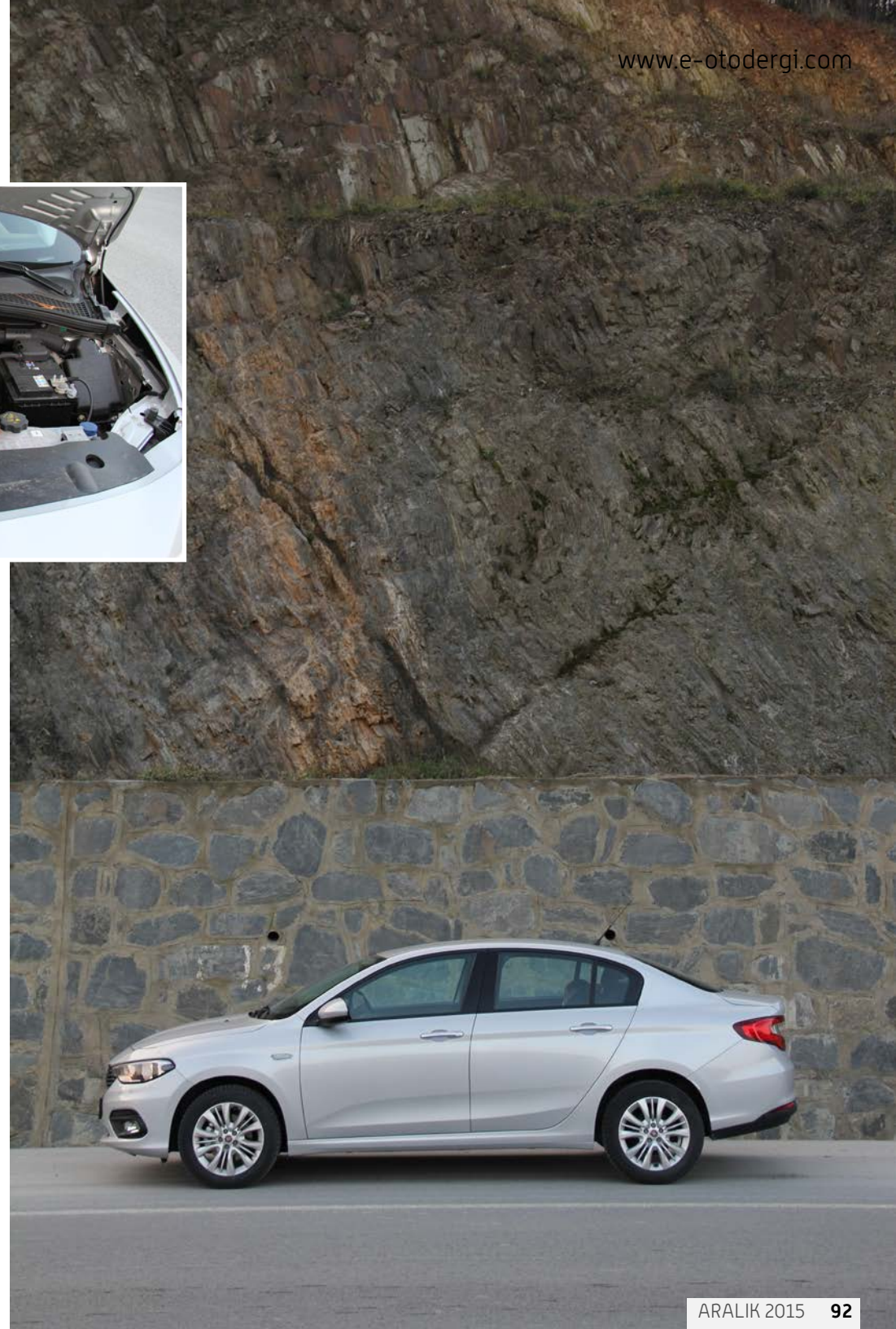
TASARIM

Tasarım, otomobil satın almada önemli kriterlerden biri. Fiat Egea'nın tasarımı her açıdan güzel. Bu da onun maça rakipleri karşısında 1-0 önde çıkmasını sağlayacak. Bazı açılardan BMW 3 Serisi'yle benzerlikler taşıyan otomobil, güçlü bir ön yüze ve sportif bir arka tasarıma sahip. Krom kaplı ön ızgaranın Urban ve Lounge donanım seviyelerinde sunulduğunu belirtelim. Boyutlara gelince; Egea'nın 4532 mm'lik uzunluğunun, kendisinden bir alt sınıfa (B segmenti) konumlandırılan Linea'dan 64 mm daha az olması çok ilginç. Egea'nın 1792 mm'lik genişliği 62 mm, 1497 mm'lik yüksekliği 3 mm, 2636 mm'lik dingil mesafesi ise Linea'dan 33 mm daha fazla. Sportif tasarımlı Egea'nın rüzgar direnç katsayısı ise 0.29 Cd. Otomobilin bagaj hacmi 520 litrelik değerle başarılı. Ancak bagaj kapağının bağlantı demirinin açıkta olması, bu hacimden çalıyor. Ayrıca bagaj kapağını kapatmak için kapak içinde herhangi bir tutamak bulunmaması kullanımı zorlaştırmasının yanı sıra gövde kirliyse elinizin de kirlenmesine yol açıyor.



İÇ MEKAN

Egea'nın iç mekanında sade ve kolay anlaşılır gösterge birimleri ile ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimlerine yer verilmiş. Birçok birime, üç kollu ve sportif tasarımlı direksiyon simidinden ulaşılabililiyor. Öte yandan Urban donanımından itibaren sunulan U-Connect sisteminin renkli ve dokunmatik ekranının kullanımı da pratik. Test aracımızda malzeme olarak sert plastik kullanılmıştı. Gözümüze çarpan bir işçilik hatası ise yoktu. Egea, gerek ön ve arka kapı içleri, gerek eşya gözü ve bardaklıklar, gerekse torpido genişliği konusunda oldukça cömert. Bardaklığa kutu içecek koyduğunuzda, buradaki tutucunun çok sıkıştırması nedeniyle kutuyu geri almakta zorlanmanız ise bir dezavantaj. USB ve AUX girişleri vites kolunun hemen ilerisine yerleştirilmiş ve kullanımı kolay. Hem ön hem de arkada oturma alanları yeterince geniş. Test aracımızda ön koltuk sırtlarında cep olmaması bir dezavantaj olarak gözümüze çarptı.



MOTOR VE ŞANZIMAN

Bu sayfalara konuk olan Fiat Egea'da 1.4 16V Fire 95 HP benzinli motor ve 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor. Motor 95 HP'lik güce ve 127 Nm torka sahip. 0-100 km/s hızlanması 11.5 saniye olarak açıklanan 1150 kg'lık otomobilin maksimum hızı ise 185 km/s. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 5.7 lt/100 km olan aracın karbondioksit salımı ise 133 g/km.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Egea'nın bu modelinden yüksek performans beklemek yanlış olur. Yüksek devirde üretilen düşük tork değeri (4500 d/d'de 127 Nm), motorun hem ilk hem de ara hızlanmalarda zorlanmasına yol açıyor. Öte yandan bu durum, yakıt tüketimini arttırıyor. Direksiyonun tepkileri, çok hızlı olmasa da bu otomobil için yeterli. Manuel şanzımanda vites geçişleri biraz kemikli ama sorunsuz. Gösterge tablosundaki vites değiştirme uyarısı, buna uyan sürücülerin daha düşük yakıt tüketmesini sağlayacaktır. Tatlı-sert süspansiyon sistemi, kaymak asfaltta sorunsuz olsa da, bozuk yollarda bazı darbeleri iç mekana aktarıyor. Yol tutuş ise, bu performansa sahip bir otomobil için yeterli. "City" tuşuna basıldığında yumuşayan



“ İç mekanda sert plastik kullanılmış. Renkli ve dokunmatik ekran biraz küçük ama kullanışlı. USB, AUX ve 12V girişleri iyi yerde. Kapı içi gözü yeterli. Şanzıman 6 ileri. ”

direksiyon, şehir içinde pratik kullanım sağlıyor. Görüş açıları çok geniş olmasa da sorun yaratmıyor. Fren hissi yeterli, mesafesini ise henüz ölçme imkanımız olmadı. Devirli kullanıldığında, motor sesi iç mekana yansıyor. Sakin sürüşlerde ise kokpitte rahatsız edici bir ses seviyesi yok.

SONUÇ

1.4 Fire 95 HP motorlu ve 6 ileri manuel şanzımanlı versiyon, Türkiye’de Easy ve Urban olmak üzere iki donanıyla satılıyor ve bunların lansmana özel indirimli fiyatları sırasıyla 48.400 TL ve 51.900 TL. 2016’da Türkiye’deki tüm binek otomobiller arasında lider olmayı isteyen Fiat Egea’nın bunu başarıp başaramayacağını hep birlikte göreceğiz.

“ Koltuklar sert süngerli yapısıyla uzun ömürlü olacaktır. Oturma alanları sınıf standartlarında. Bagaj hacmi 520 litre. ”



“Tasarım konusunda başarılı bir otomobil olan Egea, 2016 yılının en çok satan modeli olmayı hedefliyor.”

”

Fiat Egea 1.4 16V Fire 95 HP Manuel

Fabrika verileri

Motor:..... 1368 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman:..... 6 ileri manuel
 Maksimum güç:95 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork:127 Nm @ 4500 d/d
 Maksimum hız:185 km/s
 0-100 km/s:..... 11.5 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4532 / 1792 / 1497 mm
 Bagaj hacmi:..... 520 lt
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):..... 7.7 - 4.6 - 5.7 lt/100 km
 Fiyat (Easy / Urban):48.400 TL / 51.900 TL

+ Tasarım, 5 yıl garanti, bagaj hacmi
 -Performans, tüketim, bagajda tutamak yok

133 g/km

C

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımını, sadece www.e-otodergi.com ve aynı şirkete ait olan haber portalı www.otomobil.com.tr adreslerinden yapılmaktadır.

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi