

WWW.

EKİM 2014

SAYI:75

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Videolu Test:

PORSCHE CAYMAN

■ 218i ACTIVE TOURER ■ C4 CACTUS ■ 508 & 308 ■ ZOE ■ LEON CUPRA ■ CIVIC SEDAN ■ EVOQUE ■ X-TRAIL

Yorum farkı

Günümüzde dergiler dijital ortamda okunuyor, arşivleniyor, beğeniliyor, paylaşılıyor ve yorumlanıyor. Biz bunu 2008 yılında keşfetmiş ve Türkiye'nin ilk dijital otomobil dergisi e-otodergi'yi web'de ve ücretsiz olarak yayınlamaya başlamıştık. Web diyorum, çünkü o zaman tablet bilgisayarlar hayatımızda yoktu. Akıllı telefonlar ise bu kadar çok kişinin elinde değildi. Şimdiki trend ise mobil yayıncılık. Bunun da yolu, biz dergi yayıncıları için, uygulama yazdırmak ya da mevcut dergi uygulamalarına entegre olmaktan geçiyor. Biz de bu gelişme karşısında sessiz kalmadık ve Temmuz 2014'te, Haziran 2011'den bu yana sadece iPad'de yayında olan uygulamamızın yerine yeni uygulamamızı yazdırarak tüm ios ve android tabanlı mobil cihazlarda yer almaya başladık. Burada size ios ve android kullanıcılarının önemli bir farkından bahsetmek istiyorum: Uygulamamızı ios tabanlı cihazlardan indirenlerin sayısı, android'den indirenlerin üç katından daha fazla. Ama

ben bu yazıyı yazarken, ios'ta aldığımız yorum ve puan sadece 8, android'de ise 39 adetti. Yani android'de sayıca çok daha az olan okuyucularımızın yorum ve puan sayısı, ios'un yaklaşık 5 katı. Yani android kullanıcıları, nicelik olarak değil belki ama, nitelik olarak kesinlikle ios kullanıcılarının çok önündeler.

Bu vesileyle, e-otodergi'yi mobil cihazlardan takip eden okuyucularımızın yorumlarını beklediğimizi, ayrıca uygulamamıza puan vermelerini istediğimizi hatırlatmak isterim.



Otomobil markaları ne kadar değerli?

Günümüzde insanların en çok hayal kurduğu konuların başında otomobil ve konut geliyor. Bunun nedeni ise söz konusu varlıkların değerli olması... Ürünler değerli olsa da markaların değeri konusuna girince otomobil markalarının teknoloji şirketlerinin gerisinde kaldığı Interbrand'in araştırmasında bir defa daha ortaya çıktı. Bu araştırmaya göre dünyanın en değerli markası 118 milyar 863 milyon dolar ile Apple, ikinci sırada 107 milyar 439 milyon dolar ile Google ve 81 milyar 563 milyon dolar ile Coca Cola takip ediyor. İlk 10'daki diğer teknoloji şirketleri ise IBM, Microsoft ve Samsung. İlk on listesinde 42 milyar 392 milyon dolarlık marka değeri ile Toyota sekizinci sıradan (önceki yıla göre iki basamak yüksek) giriş yaparak en değerli otomobil markası oluyor. Mercedes-Benz ise 34 milyar 338 milyon dolarlık marka değerine sahip ve listede 10. sırada. Bu listede BMW 11., Honda 20., Volkswagen 31., Ford 39., Hyundai 40., Audi 45., Nissan 56., Porsche 60., Kia 70., Chevrolet 82., Land Rover ise 91. sırada. Ülkemiz açısından bakacak olursak, en değerli yüz marka sıralamasında hiçbir Türk markasının yer almadığı gözüküyor.

Beyaz rengin otomobil müşterileri arasında hakimiyeti sonucunda yollarımızda neredeyse tek tip renk dönemi başlamış oldu. Önümüzdeki sayı ilk sürüş izlenimlerimi aktaracağım yeni Volkswagen Passat ise piyasaya renkli bir giriş yapacak ve beyaz renk, lansman döneminden kısa bir süre sonra renk yelpazesine eklenecek.





HABERLER

- 09 Citroen C1
- 11 Fiat Doblo
- 13 Hondo CR-V
- 15 Ferrari 458 Speciale A
- 19 Ağustos 2014 otomobil satışları
- 25 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 26 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 27 Citroen C4 Cactus 1.6 e-HDi
- 33 Peugeot 508 1.6 e-HDi ETG6
- 39 Peugeot 308 1.2 PureTech EAT6
- 45 BMW 218i Active Tourer
- 52 Renault Zoe Zen

VİDEOLU TEST

- 58 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 60 Porsche Cayman

- 69 Seat Leon Cupra 2.0 TSI DSG

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 76 Honda Civic Sedan LPG
- 82 Range Rover Evoque 2.0 Si4
- 88 BMW X3 sDrive20i
- 93 Nissan X-Trail 1.6 dCi X-Tronic 2WD
- 100 Hyundai i10 1.2 Otomatik
- 105 Toyota Verso 1.6 D-4D
- 111 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

EKİM 2014 - SAYI 75

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik





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

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

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

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

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



Seat Türkiye dünyada lider oldu

Erkek egemen bir sektör olan otomotivde, satış ve pazarlama yöneticileri kadın olan Seat Türkiye, üst üste elde ettiği başarılarla geçen yıl 70 ülke arasında satış oranını en çok arttıran ülke oldu. Pazarlama Müdürü Tilbe Düğencioğlu Polat (üstte solda) ve Satış Müdürü Didem Altuğlu Öztaş (üstte sağda), markanın dünyada üst seviyelerde konumlanmasını sağladı. Seat, iki kadın yöneticiyle 2013 yılında, 11.065 adetlik satışla Türkiye’de en başarılı yılını yaşadı. Bu yıl da daralan pazara rağmen ilk 8 ayda 6580 adetlik bir satış gerçekleştirerek satış oranlarını geçen yıla göre yüzde 1 arttırmayı başardı. Öte yandan Leon modeli, ilk sekiz ayda segmentinde üçüncülüğe yükseldi. Aynı dönemde, geçen yıl yüzde 1.6 olan pazar payını yüzde 2’ye yükselten Seat’ın yıl sonu hedefi, daralan pazarda geçen seneki adedin üzerine çıkmak, istikrarlı büyümesine devam etmek ve pazar payını arttırmak olarak açıklandı.

CIVIC

ALIRKEN DE SATARKEN DE

Yeni stil, yeni heyecan.
Honda Civic Sedan



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



www.honda.com.tr
www.facebook.com/HondaTR
www.hondaikinciell.com.tr





CITROËN C4 CACTUS

BUGÜNÜN SORULARINA CEVAP VEREN OTOMOBİL

Darbeye
Dayanıklı
Airbump®



Küçük darbelerle karşı koruyan
yumuşak malzeme ile kaplı hava kapsülleri.

Kanepe Tarzı
Ön Koltuklar



Kanepe şeklinde, geniş ve rahat
ön koltuklar.

7" Dokunmatik
Tablet Ekran



Sürüş ve konfor fonksiyonlarının yönetildiği
7" dokunmatik tablet ekran.

Tasarruflu
Puretech
Motor

3.5 L/100

Hem yakıt tüketimi hem de daha az karbondioksit
salımı sağlayan yeni nesil motor teknolojisi.

Nissan'da üst düzey atama

Nissan Türkiye'de 2005 yılından itibaren önemli başarılarla imza atan İbrahim Anaç, Nissan'ın Satış, Servis, Yedek Parça ve Aksesuar, Pazarlama ve Lojistik Merkezi'nden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı oldu. Nissan Türkiye'de 2005 yılında Pazarlama Müdürü olarak göreve başlayan ve 2007 yılında Satış Müdürlüğü görevini üstlenen İbrahim Anaç, 2013 yılından itibaren sürdürdüğü İş Birimi Koordinatörlüğü'nün ardından 1 Ekim 2014 tarihinde yeni görevine getirildi.



Gaz Gazelle Next bayilerde

Rusya'nın en büyük ticari araç markası olan ve Mersa Otomotiv distribütörlüğünde Türkiye'de de üretim yapan Gaz, Gazelle Next'i Türkiye pazarına sundu. İstanbul Park'ta Türkiye lansmanı gerçekleştirilen Gaz Gazelle Next'in öne çıkan özellikleri arasında düşük fiyat, düşük işletme maliyeti, 3 yıl veya 150.000 kilometre garanti ve 20.000 kilometre bakım aralığı dikkat çekiyor. 2.8 lt 120 HP turbo dizel motora sahip Gaz Gazelle Next'in standart donanımında; hidrolik direksiyon, ısıtmalı ve elektrikli aynalar, hız sabitleyici ve yol bilgisayarı bulunuyor.



e-otodergi

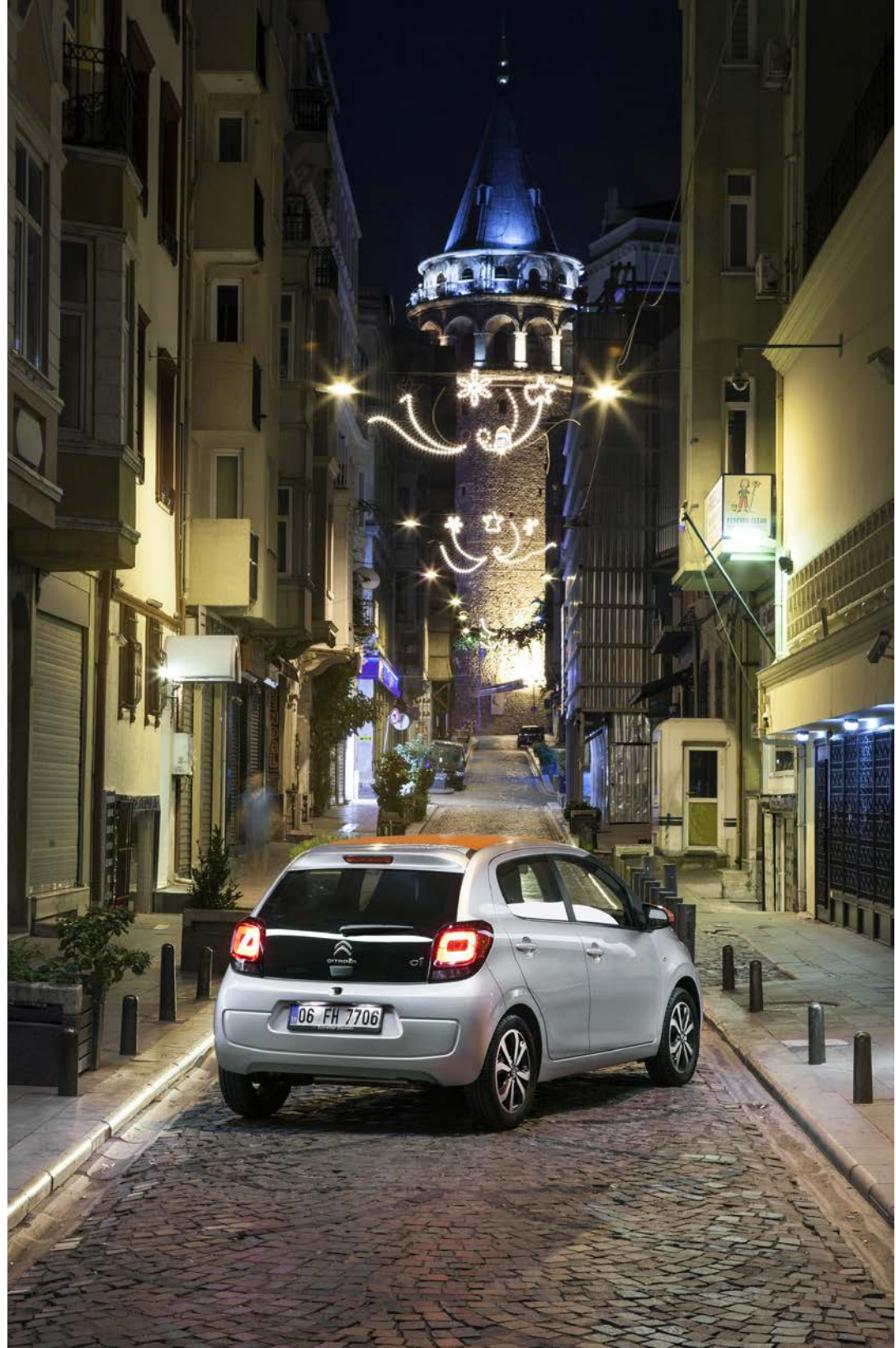
**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Yeni C1 bayilerde



Citroen'in mini sınıftaki temsilcisi, yeni nesliyle satışta. Yeni nesil Citroen C1, geçtiğimiz ay Bodrum'da düzenlenen basın toplantısının ardından satışa sunuldu. 1.0 lt 68 HP'lik tek motor seçeneği ile satışa sunulan C1'de Feel, Shine ve Aircscape olmak üzere 3 donanım seçeneği var. Bunlardan Feel donanım seviyesi yalnızca manuel şanzıman ile satılırken, diğer iki donanım seviyesi ise sadece ETG şanzımanla satılıyor. C1 1.0 VTi 68 HP Feel'in fiyatı 39.900 TL, ETG şanzımanlı Shine donanım seviyesindeki C1'in fiyatı 44.900 TL ve elektrikli açılır cam tavanlı Aircscape'in fiyatı ise 48.900 TL. 998 cc'lik, 3 silindirli, benzinli motor 6000 d/d'de 68 HP güç ve 4800 d/d'de 95.5 Nm tork üretiyor. Manuel şanzımanlı versiyon 0-100 km/s hızlanmasını 14.3 saniyede tamamlarken, maksimum 155 km/s hıza ulaşıyor. Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi ise 4.1 lt/100 km. Bu değerler ETG adlı otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlı versiyonlarda sırasıyla 14.6 sn, 157 km/s ve 4.2 lt/100 km. C1'in 2014 yılı sonuna kadar 300 adet satılması hedefleniyor.



Makyajlı Fiat Doblo tanıtıldı

2015'in ilk çeyreğinde yollarda olacak yeni yüzlü Fiat Doblo iddiasını devam ettirecek.



Y

eni yüzlü Fiat Doblo, 2014 Hannover Ticari Araçlar ve Yan Sanayi Fuarı'nda tanıtıldı. Makyajlanarak yeni yüze

kavuşan Fiat Doblo'nun Türkiye'de satışına 2015'in ilk çeyreğinde başlanacağı belirtildi.

Yeni Fiat Doblo'nun önceden de olduğu gibi panelvan, kombivan gibi farklı ihtiyaçlara yönelik karoser tipleri bulunacak. Aracın dış tasarımında en büyük değişim burun kısmında görülüyor. İç kısımda da yeni ön konsol ve yeni direksiyon simidi dikkat çeken farklılıklar.

İyileştirilen izolasyon sayesinde kabin içi gürültü seviyesinin 3dB kadar azaltıldığı iddia edilen yeni Fiat Doblo'da eskisinden farklı olarak Traction+ adlı gelişmiş çekiş kontrol sistemi de alınabilecek. Bu sayede gevşek ve kaygan zeminlerde daha iyi bir güç aktarımı sağlanacağı ifade ediliyor. Bu sistem bir 4x4 sistemi olmasa da, zorlu şartlarda sürücüye destek olması için düşünülmüş bir ekipman.



Yeni Fiat Doblo'nun dizel motor seçenekleri ise şu şekilde: 1.3 MultiJet II 75HP ve 90 HP 200 Nm, 1.6 MultiJet II 100 HP ve 105 HP 290 Nm, otomatik şanzımana sahip 1.6 MultiJet II 90 HP 200 Nm ve MultiJet II 135 HP 320 Nm. Benzinli motor gamı ise 1.4 lt 95 HP 127 Nm, 1.4 TurboJet 120 HP 206 Nm ve 1.4 TurboJET 120 HP 206 Nm çift yakıtlı (benzin/ metan) seçeneklerden oluşmakta.

“
Makyajla birlikte iç mekan
daha alımlı bir görünüme
kavuşmuş.”

Makyajlı CR-V'de 1.6 dizel-otomatik olacak

Honda CR-V modelinin dördüncü jenerasyonu makyajlandı. 2015 model CR-V, Paris Otomobil Fuarı 2014'te sergilendi. İngiltere-Swindon fabrikasında üretilen CR-V, 2014 ilk çeyreğinde dünyanın en çok satan SUV'u (1 Ocak-31 Mart 2014 arasında 165.017 adet) olarak dikkat çekiyor. Makyajlı CR-V 2015 modelinin ön tasarımında yeni farlar, ızgara, tampon ve plakalık dikkat çekerken, arka tasarımda yeni led'li stop lambaları, tampon ve bagaj kapağı yer alıyor. Makyajla birlikte duyurulan en önemli yenilikse; makyajlı CR-V 1.6 lt i-DTEC turbo dizel versiyonda opsiyonel olarak 9 ileri otomatik şanzıman bulunacak olması. 1.6 lt i-DTEC motorda 4x2 ve 4x4 versiyonları bulunacak.



Yeni Civic Type R ortaya çıktı

Yeni jenerasyon Honda Civic Type R 2014 Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Bugüne kadarki en güçlü Type R olan otomobil, bu özelliğiyle tarihteki tüm R modelleri arasında (Civic, Integra, Accord ve NSX) öne çıkıyor. 2.0 lt turbo benzinli i-VTEC motora sahip olan yeni Type R 2015, 280 HP maksimum güç üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve Euro 6 normlarını karşılayan motor, maksimum performansını ve en iddialı yol tutuş özelliklerini yeni "+R" özelliği sayesinde ortaya koyuyor. Yeni Civic Type R markanın İngiltere-Swindon fabrikasında üretilecek ve 2015 yılında satışa sunulacak.



Toyota'nın yeni yerlisi Paris'teydi

Japon üretici Toyota'nın Türkiye'de üretilmesi beklenen yeni modelinin konsepti, yani Toyota C-HR Concept 2014 Paris Otomobil Fuarı'nda sergilendi. Kompakt crossover sınıfında yer alan ve özellikle de arka kısmında Nissan Juke ile tasarım benzerliği gözlerden kaçmayan C-HR Concept, seri üretime geçtiğinde Türk işçilerin ellerinde şekillenecek.



Ferrari 458 Speciale A tanıtıldı



Fiat Grubu bünyesinde faaliyet gösteren İtalyan süperspor otomobil markası Ferrari, Paris Otomobil Fuarı 2014'te 458 Speciale A modelinin dünya tanıtımını gerçekleştirdi. 458 Speciale modelinin üstü açık (Spider) versiyonu olan Speciale A'dan sadece 499 adet üretilecek. Otomobilin alüminyum sert tavanı 14 saniyede açılıyor. 458 Speciale A'nın ağırlığı ise 458 Speciale'den sadece 50 kg daha fazla (1340 kg). Ferrari Speciale A'da, coupe modeldeki gibi 4497 cc silindir hacmine sahip V8 motor bulunuyor. Motor 605 HP güç ve 540 Nm tork üretiyor. 458 Speciale A'nın 0-100 km/s hızlanma süresi 3.0 saniye, 0-200 km/s hızlanma süresi 9.5 saniye, Fiorano tur zamanı ise 1'23"5 olarak veriliyor.

DS tek başına marka oldu

1 Haziran 2014 tarihine kadar Citroen markasının içinde DS3, DS4, DS5 gibi özel modelleri temsil eden DS harfleri artık tek başına bir markayı ifade ediyor. Citroen'den ayrılan DS markası, ilk uluslararası standını Paris'te açtı ve iki yeni konsept tanıttı: Divine DS ve DS Ines de la Fressange Paris Concept. DS ayrıca fuarda DS 3 ve DS 3 Cabrio modellerinin yeni versiyonlarını da sergiledi. Divine DS konsepti dört kapılı bir kompakt otomobil. DS Ines de la Fressange Paris ise, moda dünyasından esinlenilerek yaratılmış.



Citroen'den crossover konsepti

Citroen Paris'te yepyeni bir küçük crossover modeli tanıttı. Citroen C3-XR adlı otomobil, Çin'de bu yıl sona ermeden satışa sunulacak. C3-XR modelinin tanıtımı, fuardan hemen önce, Paris'in ünlü caddesi Champs Elysees'deki C-42 adlı mekanda gerçekleştirilen Fransa-Çin diplomatik ilişkilerinin 50'nci yılı kutlamasında yapıldı. Çin'de Aralık ayında satışa sunulacak olan otomobil, Wuhan fabrikasında üretilecek. Araçta 160 HP'lik turbo benzinli motor, Stop&Start sistemi ve EAT6 adlı yeni 6 ileri tam otomatik şanzıman bulunuyor.



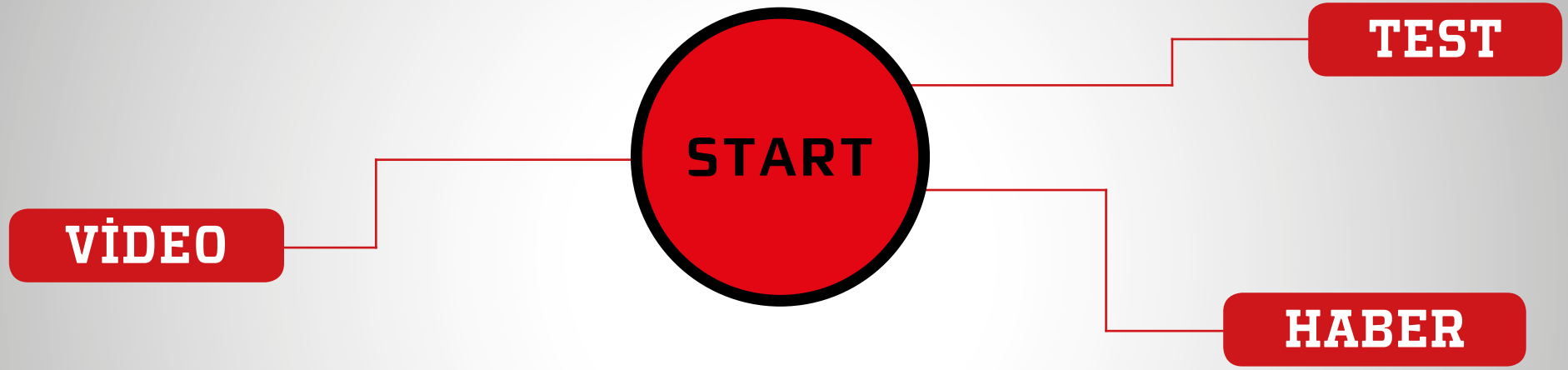
Volkswagen yenilikleri

Volkswagen, Paris'te dört yeni modelinin ilk gösterimini yaptı. Bunlar: Yeni Passat ve hibrid versiyonu Passat GTE, yeni

Polo GTI, her türlü yol şartlarına elverişli sürüş dinamiklerine sahip dört tekerlekten çekişli Golf Alltrack ve XL1'den esinlenen XL Sport olarak sıralandı. Yeni Passat, 120 HP ile 280 HP arasında değişen 10 farklı TDI ve TSI motorla sunuluyor. Passat GTE ise, 115 HP güç üreten, Plug-in hibrid bir lityum-iyon bataryanın beslediği elektrik motoru ile 156 HP'lik 1.4-litrelik TSI motorun birleşimiyle 218 HP'lik bir karma güce sahip. Polo GTI, yeni 1.8 litrelik TSI motoruyla 192 HP güç üretiyor. XL Sport'ta 7 ileri DSG şanzıman yer alırken Golf Alltrack, standart modele göre yerden 20 mm daha yüksek olan off-road özellikli 4Motion aktarma sistemli bir model.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Düşüş hızı yavaşladı

Satışlardaki düşüş hızının yavaşlamasının bile insanları sevindirmeye başladığı ülkemizde, Ağustos ayında 10.117 adedi yerli, 35.014 adedi ise ithal olmak üzere toplam 45.131 adetlik satışa ulaşıldı.

Bu yıl otomobil satışları istenen seviyede gitmiyor ancak Ağustos ayındaki satışlar 2013'e göre göreceli olarak biraz daha "az" düştü. Örneğin Temmuz ayındaki düşüş oranı, geçen yılın ayına göre yüzde 17 iken, bu oran Ağustos ayı için yüzde 13 olarak gerçekleşti. Bu da morallerin biraz iyimser seviyeye yönelmesini sağladı.

Ağustos ayında 10.177 adet yerli otomobil satıldı. Satışları düşse de Renault, 3546 adetle liderliğini devam ettirdi. 2583 adet satışla Fiat ikinci, 1750 adet satışla Hyundai üçüncü geldi. Yılın sekizinci ayında 35.014 adet ithal

otomobil satıldı. Volkswagen, Ağustos ayında 6863 adet satarak liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 3220 adet satışla Ford gelirken, 2868 adet satışla Opel üçüncü, 2856 adet satışla BMW dördüncü ve 2096 adet satışla Dacia beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Ağustos ayında en fazla satan model 2471 adetle Fiat Linea oldu. 1966 adet satışla Volkswagen Passat ikinciliğe yükselirken, onun ardından 1822 adet satışla Volkswagen Jetta geldi. Böylece ilk kez Volkswagen Passat modeli böyle bir derece elde ederken, ilk üçteki iki modelin Volkswagen olması dikkatlerden kaçmadı.

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

 İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2013	2014
Ocak	25.835	24.368
Şubat	36.814	27.167
Mart	51.785	37.812
Nisan	56.999	42.769
Mayıs	62.383	46.379
Haziran	58.290	47.278
Temmuz	55.712	46.602
Ağustos	51.611	45.131
Toplam	399.429	317.506

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1	Renault	3546	31.663
2	Fiat	2583	17.801
3	Hyundai	1750	11.824
4	Toyota	1254	11.183
5	Honda	883	5919
Toplam		10.117	78.963

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1	Volkswagen	6863	49.780
2	Ford	3220	21.160
3	Opel	2868	20.728
4	BMW	2856	13.598
5	Dacia	2096	14.438
6	Renault	1862	14.609
7	Mercedes-Benz	1700	12.902
8	Nissan	1687	10.880
9	Audi	1657	9184
10	Hyundai	1616	12.227
11	Skoda	1355	8107
12	Seat	1310	6580
13	Peugeot	1109	9495
14	Kia	981	5948
15	Toyota	975	5074
16	Citroen	952	7047
17	Volvo	428	3353
18	Fiat	427	4143
19	Honda	246	1946
20	Jeep	171	557
21	Subaru	96	793
22	Suzuki	86	804
23	Mitsubishi	68	540
24	Land Rover	66	707
25	Alfa Romeo	62	631
26	Porsche	54	337

Sıra	Marka	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
27	Mazda	53	613
28	MINI	47	521
29	SsangYong	40	318
30	Proton	20	400
31	Chery	17	218
32	Geely	9	66
33	Tata	5	38
34	Maserati	5	44
35	Jaguar	4	34
36	Lancia	2	192
37	Bentley	1	9
38	Chevrolet	0	566
39	smart	0	45
40	Ferrari	0	7
41	Infiniti	0	3
42	Lamborghini	0	1
Toplam		35.014	203.629

Not: Sıralamalar Ağustos ayına göre yapılmıştır.

“ Ağustos'ta marka bazında yerlilerde Renault, ithallerde Volkswagen; model bazında ise Fiat Linea birinci oldu. ”



Hepten Hyundai i10

Daha önce de belirttiğimiz gibi Hyundai i10 modeli sınıfında tek başına ilerlemeye devam ediyor. Gönül ister ki, Türkiye’de üretilerek Türk ekonomisine sağlamış olduğu katkılardan ötürü daha fazla satsın, ancak mini segmente ülkemizde fazla talep yok. Hyundai i10’un ardından Kia Picanto ve Fiat Panda geldi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Hyundai i10.....	246.....	1936
2.....	Kia Picanto	17.....	76
3.....	Fiat Panda	8.....	74
4.....	Fiat 500	7.....	74
5.....	Skoda Citigo	6.....	45
A Segmenti toplam satış.....		297.....	2361
A Segmenti pazar payı.....		% 0,66.....	% 0.74

Volkswagen Polo lider

Küçük bir aradan sonra Volkswagen Polo tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. Satışların artmasında geçirdiği makyaj biraz etkili oldu. 1760 adet satan Volkswagen Polo’nun ardından 1504 adet satışla Hyundai i20 ve 1307 adet satışla Renault Clio HB geldi. Bir önceki ayın lideri Ford Fiesta dördüncülüğe düştü.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Volkswagen Polo.....	1760	12.343
2.....	Hyundai i20	1504	9889
3.....	Renault Clio HB	1307	10.398
4.....	Ford Fiesta	896	6567
5.....	Opel Corsa.....	807	6346
6.....	Dacia Sandero	612	4181
7.....	Seat Ibiza.....	478	2213
8.....	Kia Rio	247	1215
9.....	Toyota Yaris.....	221	1515
10....	Fiat Punto	172	1593
B Segmenti-HB toplam satış		8637	61.388
B Segmenti-HB pazar payı		% 19,2	% 19.3



Renault Symbol önde

Renault Symbol kendi segmentinde yarışı bu aralar hep önde götürüyor, ancak önceki yıllara baktığımız zaman, ara ara modellerin toplam satış sıralamasında da bazen lider olduğunu görüyorduk. Fakat yenilenip de ithal edilmeye başlandığından bu yana Symbol, satışları en fazla satanlar listesinin biraz altında yer alıyor.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Renault Symbol.....	1622.....	11.735
2.....	Peugeot 301	575.....	4927
3.....	Citroen C-Elysee	491.....	3645
4.....	Skoda Rapid.....	71.....	727
5.....	Kia Rio	43.....	163
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		2807.....	21.318
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,3.....	% 6.7



Yine az farkla Opel Astra

Türkiye’de sedan otomobile olan talep daha fazla, ancak Opel Astra modelinde bu eğilimi göremiyoruz. Küçük farkla da olsa Opel Astra’nın hatchback versiyonu sedan versiyona göre daha fazla satıyor. Opel Astra HB Ağustos ayını segmentinde lider kapattı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Opel Astra HB	850	7022
2.....	Toyota Auris.....	727	3143
3.....	Volkswagen Golf	724	7775
4.....	BMW 1 Serisi	655	2050
5.....	Seat Leon	556	3329
6.....	Renault Megane	274	2466
7.....	Hyundai i30.....	269	2536
8.....	Citroen C4.....	265	1653
9.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	208	2382
10....	Audi A3 HB.....	156	1411
C Segmenti-HB toplam satış.....		5966	42.296
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 13,2	% 13.3

Fiat Linea öne geçti

Ağustos ayında rakiplerinin biraz üzerinde satış gerçekleştiren Fiat Linea, 2471 adede ulaşarak sınıfının en çok satan modeli oldu. 1822 adet satan Volkswagen Jetta ikinci olurken, satışları biraz düşen ve 1777 adet satan Ford Focus üçüncü geldi. Temmuz ayının lideri Renault Fluence, 1655 adet satışla dördüncülüğe geriledi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Fiat Linea.....	2471	17.020
2.....	Volkswagen Jetta	1822	11.814
3.....	Ford Focus Sedan	1777	10.961
4.....	Renault Fluence	1655	16.542
5.....	Toyota Corolla	1185	10.797
6.....	Hyundai Accent Blue	904	5983
7.....	Honda Civic	883	5919
8.....	Opel Astra Sedan.....	848	5396
9.....	Audi A3 Sedan	707	2939
10....	Skoda Octavia	637	3730
C Segmenti-Sedan toplam satış		13.202	93.244
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,3	% 29.4



Volkswagen Passat "ikinci" oldu

Hemen başlığın yanlış atıldığını düşünebilirsiniz ama değil. Son zamanlarda kendi sınıfında birinci olan Volkswagen Passat, büyük bir başarı göstererek en fazla satan modeller sıralamasında ikinciliğe kadar yükseldi. Böylece ilk kez D segmentindeki bir otomobil böyle bir başarıyı yakalamış oldu. BMW 3 Serisi’nin satışları da dikkat çekici bir şekilde yükseldi.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Volkswagen Passat	1966	11.432
2.....	BMW 3 Serisi	1129	4897
3.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	521	2676
4.....	Audi A4	382	1885
5.....	Skoda Superb	349	1733
6.....	Opel Insignia	210	1082
7.....	Volvo S60.....	175	1970
8.....	Volkswagen CC.....	164	1837
9.....	Peugeot 508	95	702
10....	Renault Latitude	57	690
D Segmenti-Sedan toplam satış		5019	28.373
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 11,1	% 8.9



Şimdilik BMW 5 Serisi galip

1.6 litre motor furçası E segmentine ilk sıçradığı zamanlarda herkes ne olacağını merak ediyordu. Kıyasıya bir rekabetin başladığı bu segmentte BMW 5 Serisi, Mercedes-Benz E Sınıfı'na göre şu anda daha başarılı görünüyor. Türkiye'de Audi A6 modeli sevilse bile fiyatının yüksek oluşu satışların sınırlı sayıda olmasına yol açıyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	BMW 5 Serisi	575.....	4357
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	329.....	3185
3.....	Audi A6	127.....	743
4.....	Volvo S80.....	37.....	235
5.....	Jaguar XF	2.....	17
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1074.....	8.594
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,38.....	% 2.70

Amiral arayı açıyor

Yeni Mercedes-Benz S Sınıfı aradan zaman geçtikçe rakipleriyle olan arayı giderek açıyor. Kardeşi Mercedes-Benz CLS'yi saymazsak, Mercedes-Benz S Sınıfı'nın satışları en büyük rakibi BMW 7 Serisi'nin yedi katı olurken, Audi A8'in ise üç katından fazla. Bu arada Porsche Panamera kendi halinde yoluna devam ediyor.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	50.....	216
2.....	Mercedes-Benz CLS	24.....	146
3.....	BMW 7 Serisi	16.....	29
4.....	Porsche Panamera.....	4.....	61
5.....	Audi A8	4.....	64
F Segmenti toplam satış		110.....	620
F Segmenti pazar payı		% 0,24.....	% 0.20



Dacia Duster "dört" çekiyor

Makyajlı Dacia Duster ile yeni Nissan Qashqai arasındaki amansız mücadele sürüyor. Fiyat avantajı bulunan Duster, Ağustos ayını 963 adetlik satışla rakibinin 78 adet önünde kapattı. Ancak sekiz aylık toplam satışta Qashqai'nin 6199'a 6089 üstünlüğü bulunuyor. Bu iki modeli, kuzen olan Kia Sportage ve Hyundai ix35 takip ediyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	Dacia Duster.....	963.....	6089
2.....	Nissan Qashqai	885.....	6199
3.....	Kia Sportage.....	542.....	3372
4.....	Hyundai ix35	332.....	2894
5.....	Volkswagen Tiguan	290.....	3290
6.....	Nissan X-Trail.....	275.....	445
7	Honda CR-V	200.....	1584
8.....	BMW X1	165.....	619
9.....	Renault Captur	133.....	1526
10....	Nissan Juke	126.....	1711
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....		4953.....	32.561
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 11,0.....	% 10.3



BMW X5 iyice ısınıyor

Yenilendikten sonra bazı modellere insanların gözünün alışması zaman alabiliyor. BMW X5 modeli ilk piyasaya çıktığında insanlar biraz düşündüler, ancak 2.0 litre dizel motor bu düşünme evresini en kısa süreye indirdi ve insanların gözü yeni BMW X5 modeline çabuk alışmaya başladı. Bu da satışlara olumlu yansıdı.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2014	Ocak Ağustos 2014
1.....	BMW X5	57.....	382
2.....	Porsche Cayenne	40.....	211
3.....	Range Rover.....	27.....	185
4.....	Jeep Grand Cherokee	24.....	120
5.....	Range Rover Sport	19.....	259
Lüks SUV Segmenti toplam satış		175.....	1276
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,39.....	% 0.40

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.

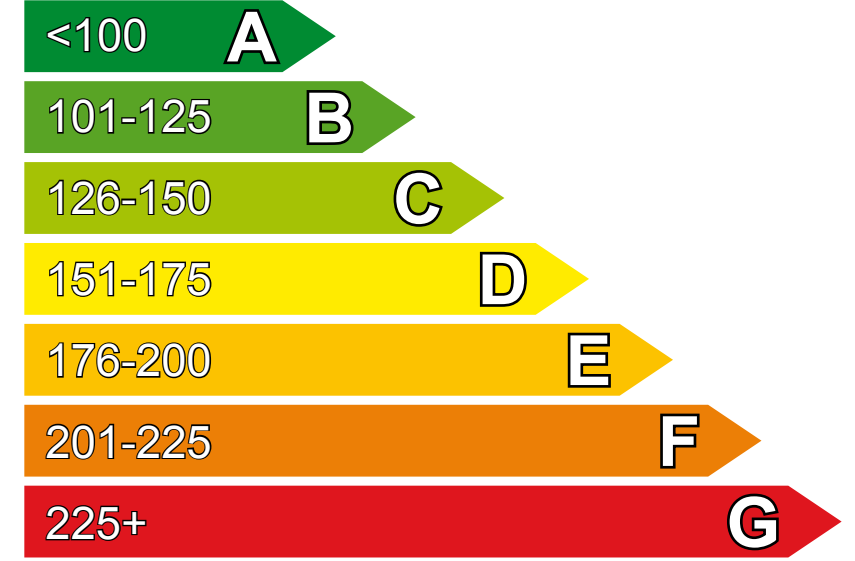
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

Dergiler sınıflandırılırsaydı, 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)



Citroen C4 Cactus

C4 ön adına sahip Cactus, ülkemizde küçük sınıf crossover segmentindeki araçlarla rekabet edecek.





G eçmişinde DS, 2 CV gibi ilginç modeller bulunan Citroen; C4 Cactus ile sıra dışı tasarımlı otomobil geleneğini günümüze uyarlıyor. C4 Cactus, ülkemizde 1.2 VTi 82 HP benzinli ve 1.6 e-HDi 92 HP dizel motor seçenekleri ile satılıyor. Her iki motor seçeneğinde de manuel şanzımanların yanı sıra debriyajla uğraşmaktan hoşlanmayanlar için otomatikleştirilmiş manuel şanzıman seçenekleri mevcut. Bodrum'da düzenlenen basın test sürüşünde 1.6 e-HDi 92 HP ETG6 S&S seçeneğini kullanma şansını bulduk.



Değişen dünyanın ve müşteri tercihleri göz önüne alınarak tasarlandığı belirtilen Citroen C4 Cactus'un yurt dışı bilgilendirme notlarında, geleneksel kompakt hatchback'lere bir alternatif olduğu söyleniyor ve sahip olma maliyetlerinin uygunluğuna vurgu yapılıyor. PSA Peugeot Citroen'in C3 ve 2008 gibi küçük sınıf modellerinde kullanılan platform üzerinde geliştirilen Cactus, Türkiye'de kompakt crossover'lar ile mücadele edecek. Bu araç küçük sınıf platformunda üretilmiş olsa bile, bileşenlerinin yüzde 67'sinin C4'ten alınmış.

İLGİNÇ TASARIM VE İÇ MEKÂN

C4 Cactus'ü görenler, otomobilin yan tarafındaki kabartıları görünce doğal olarak merak ediyorlar. Bu kabartılar "Airbump" adı verilen hava tamponları. Siyah, gri, kum rengi ve kahverengi olmak üzere 4 seçeneğe sahip, TPU (thermoplastic polyurethane-termoplastik poliüretan) malzemeden üretilen Airbump'ın günlük hayatta, alışveriş arabasının çarpması gibi küçük temasların otomobile zarar vermesini engelliyor. İç mekânda da ilginç detaylar var. Bavul tutamağı şeklinde kapı içi kolları, salon tipi koltuklar ve tuşlu vitesler gibi. İç mekâna sakin ve stil sahibi bir atmosfer sakin. Tavan havayastığı kullanılmış olması, otomobile büyük



“ Otomobilin en ilginç tasarım detayı gövdesindeki Airbump adlı hava kabarcıkları. Airbump, ufak darbeleri sönümleyerek otomobilin zarar görmesini engelliyor. ”

bir torpido gözü kazandırmış. Minimalist çizgideki ön konsolda birçok fonksiyona dokunmatik ekran üzerinden kumanda ediliyor. Bu yapı derli, toplu bir görünüm sunsa da, kullanıcıya hep fazladan bir iş yaptırıyor. Mesela radyo dinlerken klima ayarını değiştirmek için önce dokunmatik ekrandaki klima mönüsüne girmek, daha sonra fan hızını veya iç mekân sıcaklık ayarını yapmak gerekiyor. Bu da hep zaman kaybı, hem de dikkat kaybı demek. Otomobilin ön koltukları geniş ve rahat. Ayrıca arka koltuklarda da diz ve baş mesafesi sorunu yok. Yalnız arka camların kelebek tipinde açılması Türk tüketicisinin hoşuna gitmeyebilir. Tabi bunun nedeni hem maliyeti, hem de aracın toplam ağırlığını düşürmek. Bu tip camların aracı 11 kg hafiflettiği belirtiliyor. Aracın toplam ağırlığı ise C4 hatchback'e göre 200 kg'a kadar daha az.



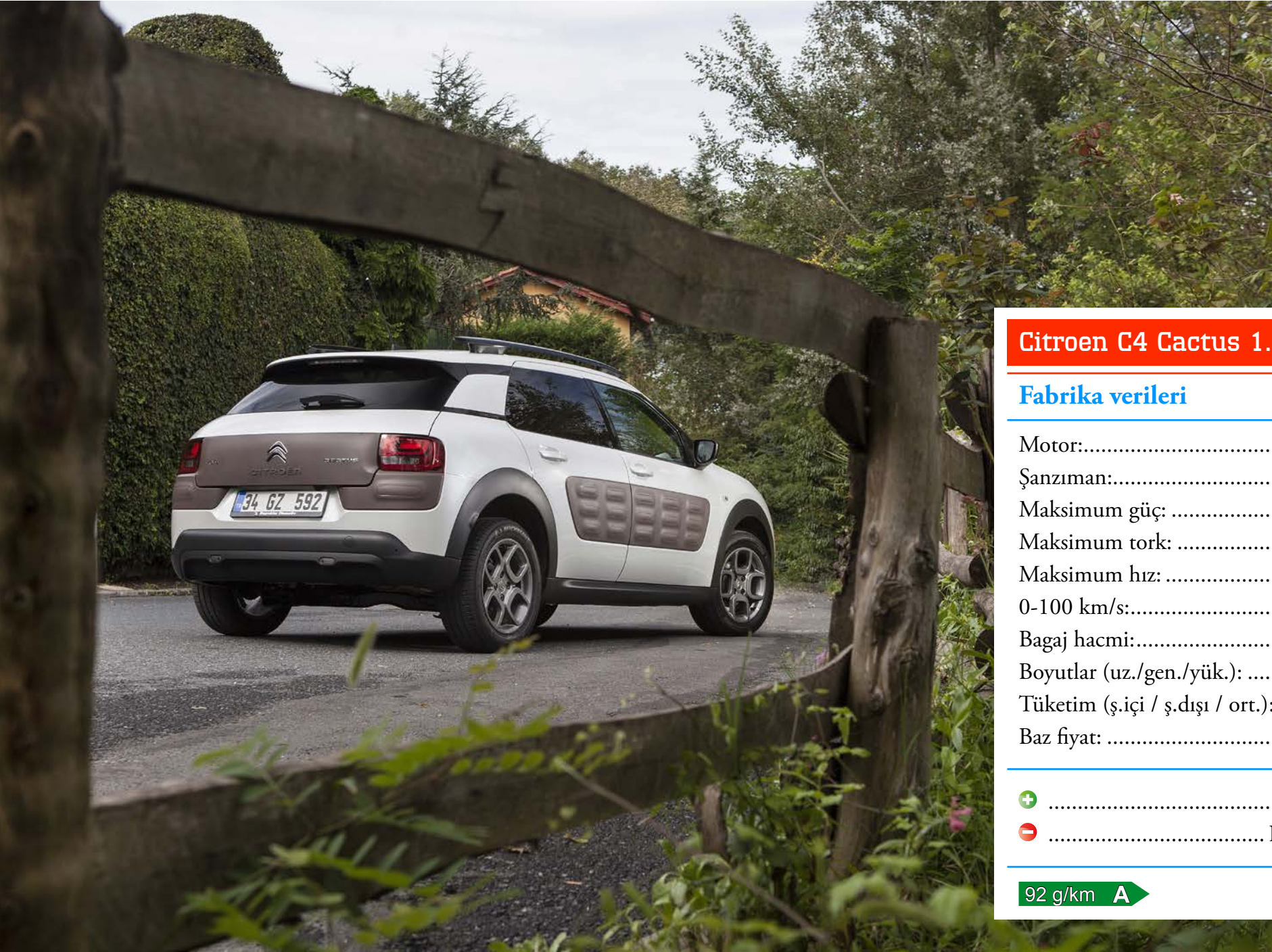
SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde yer alan 1.6 litrelik, stop-start teknolojili, turbo dizel motor, 92 HP güç ve 230 Nm tork üretiyor. Bu güç 6 ileri oranlı ETG6 şanzımanla ön tekerleklere aktarılıyor. 92 HP'lik motor otomobile makul bir performans sağlamasının yanı sıra sessiz çalışıyor. Ayrıca fabrika verilerine göre ortalama tüketim değeri olan 3.5 lt/100 km'de başarılı. Otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlar arasında başarılı bir örnek olan ETG6, sarsıntısız vites geçişlerine sahip. Ancak dik yokuşları çıkarken çok nadir de olsa vites seçiminde kararsızlık yaşadığına şahit oldum. Direksiyon arkasındaki kulakçıklardan vites seçimini manuel olarak yapıp, bu durumun önüne geçebilmek mümkün. Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemi ufak yol bozukluklarını başarı ile sönümleyebiliyor. Yol tutuş ise sportif değil ama güvenli.



SONUÇ

Citroen C4 Cactus 1.6 e-HDi 92 HP, sıra dışı detaylara, geniş iç mekana sahip. Aracın hem ağırlığını, hem de maliyetini azaltmak için yapılmış uygulamalara (sadece 3 havalandırma ızgarası, kelebek tipi arka camlar) kafa takılmazsa, rahat sürüşü ve tutumlu motoru ile kullanıcıyı mutlu edecektir.



Citroen C4 Cactus 1.6 e-HDi 92 HP S&S

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri ETG6
Maksimum güç:	92 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	182 km/s
0-100 km/s:	11.4 sn
Bagaj hacmi:	358-1170 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4157 / 1729 / 1530 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	3.8 / 3.4 / 3.5 lt/100 km
Baz fiyat:	66.300 TL

- + İlginç detaylar, yakıt tüketimi
- Bazı yerlerde kalite hissi (kapı içleri gibi)

92 g/km A

Peugeot 508 1.6 e-HDi ETG6

*Makyajlı Peugeot 508'i Türkiye
lansmanının gerçekleştirildiği
Mardin'de kullanma fırsatı bulduk.*



F

ransız üretici Peugeot'yu D segmentinde temsil eden 508 makyajlandı. Dış tasarım, iç mekan, boyutlar ve motor anlamında yenilikler bulunan otomobili Mardin'deki Türkiye lansmanında test ettik.

YENİLENEN YÜZ

Makyajlı 508'de, yeni tasarımlı radyatör ızgarasının yanı sıra önde opsiyonel olarak full led farlar ve arkada ise led stop lambaları bulunuyor. Toplam 44 led lambaya ev sahipliği yapan otomobilin boyutlarında da değişiklik söz konusu. Öyle ki; otomobilin uzunluğu, ön dingil çıkıntısı üzerinde 16 mm ve arka dingil çıkıntısı üzerinde 22 mm olmak üzere toplam 38 mm artmış. 1.6 e-HDi ETG6 versiyonunda 1410 kg boş ağırlığa sahip otomobilin dingil mesafesi 2817 mm, bagaj hacmi ise 473 litre ile 1339 litre arasında değişiyor.





YENİLENEN KOKPİT

508'in iç mekanındaki yenilikler arasında orta konsolun üst kısmındaki 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran, geri görüş kamerası ve kör nokta uyarı sistemi dikkat çekiyor. Orta konsola eklenen küçük bir kapaklı göz, işlevselliği arttırmayı amaçlıyor, ama 508'in iç mekanındaki eşya gözü ve bardaklıklar hala kullanışsız. Diğer özellikler ise korunmuş. İç mekanda yeterli baş, diz ve omuz mesafeleri sunuluyor. Malzeme kalitesi ve işçilik seviyesi de tatminkar.



YENİ MOTOR

508 ürün gamında yer alan 1.6 THP turbo benzinli motorun gücü, makyajla birlikte 9 HP artarak 156 HP'den 165 HP'ye çıktı. Euro 6 normlarını karşılayan 8eskisi Euro 5'ti) ve Stop&Start özelliği de bulunan motorun daha performanslı, daha tutumlu ve daha çevreci (emisyon 144 g/km'den 134 g/km'ye düştü) olduğu da verilen bilgiler arasında. Biz ise Mardin'deki lansmanda eskiden de ürün gamında yer alan 1.6 e-HDi 115 HP turbo dizel motorlu versiyonu kullandık. ETG6 adlı 6 ileri yarı otomatik şanzımanla

kullandığımız otomobil, bozuk asfaltta yeterli performansı sunmayı başardı. Test sürüşündeki kötü zemin koşulları nedeniyle, konfor ve yol tutuş konularında yorumlarımızı İstanbul'da gerçekleştireceğimiz test sürüşüne bırakmak istiyoruz. Yakından tanınan 1.6 litrelik turbo dizel motor, düşük yakıt tüketimiyle öne çıkıyor. Test ortalamasında 5.5 lt/100 km'lerde kalan tüketim övgüyü hak etti. Yarı otomatik şanzıman ise, zaman zaman sergilediği kararsızlıkların yanı sıra sarsıntılı ve yavaş vites değişimleri nedeniyle başarısız. Fren sistemi ise görevini başarıyla yerine getiriyor.

“ Makyajlı 508'in iç mekanında küçük yeniliklere yer verilmiş. Yeni kapaklı göz bunlardan biri. Kokpitte kalite algısı yüksek. ”

BAZ FİYATI 86.500 TL

Makyajlı Peugeot 508, Türkiye’de 86.500 TL’den başlayan fiyatlarla (1.6 HDi 115 HP Euro 5 Access) satışa sunuldu. Otomobilde Access, Active ve Allure olmak üzere üç donanım seviyesi bulunuyor. Motor-şanzıman seçenekleri ise; 1.6 HDi 115 HP Manuel, 1.6 e-HDi 115 HP ETG6, 1.6 e-HDi 115 HP ETG6, 1.6 THP 165 HP Otomatik ve 2.0 HDi 163 HP Otomatik şeklinde sıralanıyor.





“Mardin’de gerçekleştirilen Türkiye lansmanında, test sürüşlerinin yanı sıra önemli tarihi ve turistik yapıları da gezme fırsatımız oldu.”

Peugeot 508 1.6 e-HDi ETG6 Stop&Start

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik (ETG6)
Maksimum güç:	115 HP@ 3600 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	197 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4830 / 1920 / 1456 mm
Bagaj hacmi:	473/1339 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	3.7 / 4.0 / 4.6 lt/100 km
Baz fiyat (Access):	91.500 TL

- +Kalite hissi, tüketim, emisyon
- Eşya gözü ve bardaklıklar daha kullanışlı olmalı, şanzıman

Peugeot 308 1.2 PureTech EAT6

Yeni 1.2 lt 130 HP'lik PureTech turbo benzinli motor ve EAT6 adlı yeni 6 ileri tam otomatik şanzımana sahip Peugeot 308'i Mardin'de kullandık.

M

akyajlı Peugeot 508
lansmanında, çok önemli
bir yeni model daha vardı:
Peugeot 308 1.2 PureTech

130 HP EAT6. 308'in bu yeni ve dikkat çekici
versiyonunu da Mardin yollarında test ettik.

EN ÖNEMLİ VERSİYON

5 kapılı hatchback karosere sahip 308'i hepiniz
yakından tanıyorsunuz. Zaten o, 2014 yılında
COTY (Car of the Year – Yılın Otomobili)
seçilmiş önemli bir model. Şimdi bu kompakt
hatchback modele, belki de ürün gamının en
iyi kombinasyonu eklendi. Gelin yakından
inceleyelim.



YENİ MOTOR

82 HP güç üreten bir seçeneği de bulunan 1.2 litrelik, 3 silindirli, turbo benzinli motor, 130 HP güç üreten versiyona kavuştu. 1.6 VTi 120 HP'nin yerini alan bu yepyeni motor, 1.2 litrelik silindir hacmine ve 3 silindire sahip. 12 supaplı, turbo beslemeli bu benzinli motor, 5500 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 230 Nm tork üretiyor. Boş ağırlığı 1150 kg olan otomobile 206 km/s'lik maksimum hız ve 9.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan motorun ortalama yakıt tüketimi 6.3 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 114 g/km. Yeni motorun, 1.6 VTi'den ortalamada 2.0 lt/100 km daha az yakıt tükettiği ve emisyonunun da 45 g/km daha düşük olduğu görülüyor. Bunda yeni teknolojiye sahip motor ve şanzımanın yanı sıra, Stop&Start sisteminin de etkisi bulunuyor. Euro 6 normlarını karşılayan motor, 6 ileri manuel ve 6 ileri tam otomatik (EAT6) şanzıman seçeneklerine sahip.

YENİ ŞANZIMAN

EAT6 (Efficient Automatic Transmission - Verimli Otomatik Şanzıman) adlı, 6 ileri oranlı, tork konvertörlü, yeni tam otomatik şanzıman, Peugeot kullanıcılarının uzun zamandır bekledikleri müjde adeta. Yarı

otomatik ya da robotize şanzımanların aksine, eskiden alışık olduğumuz gibi, tork konvertörlü olmanın verdiği avantajla, sarsıntısız ve hızlı vites değiştiren, bunların yanı sıra vites değişimlerinde kararlı yapısıyla dikkat çeken EAT6, Mardin ve çevresindeki test sürüşümüzde



bizden tam not almayı başardı. AISIN firması tarafından Peugeot için geliştirilen EAT6, Auto6R ve ETG5-ETG6 ile karşılaştırıldığında, her konuda bariz bir şekilde daha başarılı. “Sport” (Spor) ve “Snow” (Kar) konumları da bulunan şanzımanda, vites kolu sola çekilince manuel konuma geçiliyor ve kol ileri itildiğinde vites düşürülüyor, geri çekildiğinde ise vites büyütülüyor. Belki de bu şanzımanın tek eksiği, direksiyon simidinde vites değiştirme kulakçıklarının bulunmaması.

BAZ FİYATI 61.600 TL

Peugeot 308 ürün gamında; bu sayfalarda okuduğunuz 1.2 PureTech 130 HP EAT6'nın yanı sıra 1.2 PureTech 82 HP, 1.6 HDi 92 HP, 1.6 e-HDi 115 HP ve 1.6 THP 156 HP motor seçenekleri bulunuyor. 1.2 PureTech 130 HP, Active ve Allure donanımlarında bulunuyor. 6 ileri manuel ve 6 ileri otomatik seçeneklerinin sunulduğu bu versiyonun fiyatları 61.600 TL ile 72.100 TL arasında değişiyor.





“ *EAT6 adlı tork konvertörlü tam otomatik şanzımana kavuşan 308, yeni 1.2 PureTech 130 HP motoruyla son derece başarılı.* ”

Peugeot 308 1.2 PureTech 130 HP EAT6 Stop&Start

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri tam otomatik (EAT6)
Maksimum güç:	130 HP@ 5500 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	206 km/s
0-100 km/s:	9.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4253 / 1804 / 1457 mm
Bagaj hacmi:	420/1228 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):	4.1 / 4.9 / 6.3 lt/100 km
Baz fiyat (Active Manuel):	61.600 TL

- ➕Motor, şanzıman, performans, tüketim, emisyon
- ➖Eşya gözü ve bardaklık sayısı

114 g/km **B**

BMW 218i Active Tourer

İlklerin BMW'si 218i Active Tourer'ı Fethiye ve çevresinde düzenlenen Türkiye lansmanında test ettik.



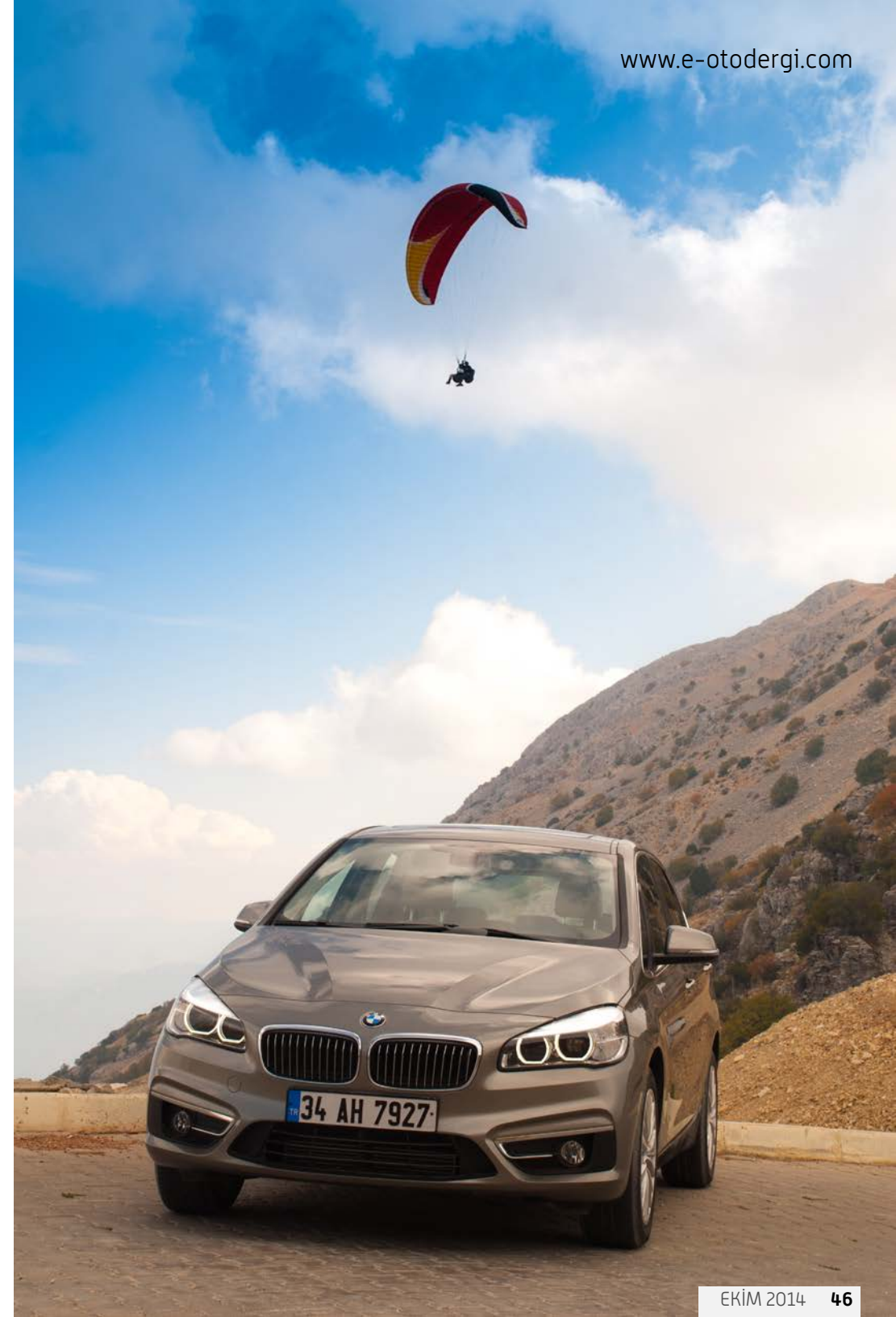


deta ilkleri BMW'si! İlk
önden çekişli BMW, ilk
3 silindirli BMW ve ilk
kompakt MPV BMW.

Üstelik fiyatı da çok rekabetçi. Karşınızda 218i
Active Tourer.

YEPYENİ BİR MODEL

Bahsedeceğimiz model, her şeyiyle sıfırdan
yaratılmış bir otomobil. Bundan 4-5 yıl önce
BMW'nin Münih'teki Ar-Ge Merkezi'ne
yaptığım bir ziyarette, gazeteci arkadaşım
Yaman Yılmaz'la birlikte otoparkta duran
farklı markalardan kompakt MPV modelleri
görünce anlamıştık BMW'nin kompakt MPV
hazırlığında olduğunu. Sonrasında 2012
yılındaki Paris Otomobil Fuarı'nda Concept
Active Tourer adlı konsept araç sergilendi ve
ardından da 2014 Cenevre Otomobil Fuarı'nda
seri üretim versiyonu tanıtıldı. Şimdi de ilk
etapta 218i Active Tourer versiyonuyla yollarda.
Gelin inceleyelim.





KOMPAKT MPV

BMW'nin ilk kompakt MPV'si olan otomobil; hafif öne eğimli BMW böbrek ızgaraları, yuvarlak ikiz farlar, sportif görünüm sağlayan oranlar, uzun dingil aralığı ve C sütununun alt kısmındaki Hofmeister kıvrımıyla tipik bir BMW olduğunu ortaya koyuyor. 4342 mm uzunluğa, 1800 mm genişliğe ve 1555 mm yüksekliğe sahip aracın dingil mesafesi 2670 mm. Bu boyutlar, onu şehir içinde pratik bir araç yaparken, iç mekanda da oturma alanlarından taviz verilmemesini sağlıyor.



KONFORLU İÇ MEKAN

Otomobilin kapılarını açtığınızda ilk dikkati çeken, geniş açılan kapılar ve yüksek oturma konumlu koltuklar. Kompakt MPV'lerin bu ortak özelliği, bugüne kadar BMW kullanan kişileri şaşırtacak. Çünkü 218i Active Tourer, içine en kolay binilen ve içinden en kolay inilen BMW modeli. 603 mm'lik koltuk yüksekliği, geniş ön camla da birleşince yola hakim bir sürüş pozisyonu sağlıyor. Kaliteli malzeme ve işçiliğin birleştiği kokpitte, diğer BMW modellerinden ayrılan, çok katlı bir ön

konsol tasarlanmış. Kullanımı kolay olan bu yapı, bu yönüyle bize i3 modelini anımsattı. Eşya gözü ve bardaklık konusunda beklentileri karşılayan otomobilde, kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Arka koltukların 13 cm ileri-geri kaydırılabilmesi ve sırtlarının ayrı ayrı yatırılabilmesi işlevselliği arttırıyor. Bu bölgenin zeminden geçen yüksek şaft tüneli ise ayak koyma bölümünü sınırlandırıyor. Arka koltuk sırtları 40/20/40 oranında yatırılabilirken, ön yolcu koltuk sırtlığının da katlanabilmesi, 240 cm uzunluğundaki

“ *BMW'nin ilk kompakt MPV'si olan 2 Serisi Active Tourer; BMW kalitesine sahip, yüksek oturma konumlu ve işlevsel bir iç mekan sunuyor.* ”

yüklerin sorunsuzca taşınmasına olanak sağlıyor. Standart kullanımda 468 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1510 litreye ulaşıyor. Çift renkli ön konsol ve panorama cam tavan, iç mekanı ferah kılan özellikler arasında yer alıyor.

1.5 LT TURBO BENZİNLİ MOTOR

218i Active Tourer modelinde yeni 1.5 litrelik, 3 silindirli (BMW’de ilk kez), 12 supaplı, turbo beslemeli benzinli motor bulunuyor. Standart donanımda 6 ileri Steptronic

otomatik şanzımanla kumanda edilen ve BMW tarihinde ilk kez olmak üzere gücünü ön tekerleklere aktaran motor, 136 HP güç ve 220 Nm (overboost ile 230 Nm) torka sahip. Sürücüsüne 200 km/s maksimum hız ve 9.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan motorun ortalama yakıt tüketimi 5.1 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 119 g/km olarak veriliyor. 3 silindirli olmasına rağmen sarsıntısız çalıştığını gördüğümüz motor, şanzımanla uyumlu. Otomatik modda vites değişimleri hızlı, sarsıntısız ve kararlı.



Ayrıca şanzımanı manuel olarak kullanmak da mümkün. Direksiyon tepkileri, BMW modellerinden alışmış olduğumuz gibi hızlı ve net. Sportif sürüş hissi korunmaya çalışılmış olsa da, elbette arkadan itişin verdiği keyif alınamıyor. Ama bu aracın bir kompakt MPV olduğunu da gözardı etmemek gerek. Yol tutuş konusunda herhangi bir tedirginlik yaratmayan otomobilde, sürücünün sürüş stiline göre seçebileceği “Sport”, “Comfort” ve “Eco Pro” modları bulunuyor. Fren mesafesi, her ne kadar henüz ölçmemiş olsak da tatminkar. Start&Stop sistemi, tüketim ve emisyonunda tasarruf sağlıyor.

BAZ FİYATI 99.788 TL

Her yönüyle ilgi çekici bir otomobil olan 218i Active Tourer, BMW tarihinde yeni bir kilometre taşını simgeliyor. Son derece iddialı bir fiyatla, 99.788 TL'ye satışa sunulan otomobil, bu yönüyle, premium rakibi Mercedes-Benz B Sınıfı müşterilerinin olduğu kadar; Renault Scenic ve Citroen C4 Picasso gibi otomobilleri satın almayı düşünenlerin de akıllarını çecektir. Güncel BMW müşterilerinin ise mutlaka test sürüşüne çıkmalarını öneririm. 1.5 dizel motor ve otomatik şanzımanlı 216d Active Tourer ise 2015 başında gelecek.



“İleri-geri kaydırılabilen ve sırtlıkları ayarlanabilen arka koltuklar işlevselliği arttırıyor. Bagaj hacmi 468-1510 litre.”





BMW 218i Active Tourer

Fabrika verileri

Motor:	1499 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	136 HP@ 4500-6000 d/d
Maksimum tork:	220 Nm (overboost ile 230 Nm) @ 1250-4150 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4342 / 1800 / 1555 mm
Bagaj hacmi:	468-1510 lt
Tüketim (ortalama):	5.1 lt/100 km
Baz fiyat:	99.788 TL

+	Fiyat, modern motor, tüketim, emisyon
-	Diğer BMW'lere göre sürüş keyfi daha az

119 g/km **B**

Renault Zoe

Renault'nun B segmentinde yer alan yüzde 100 elektrikli modeli Zoe'yi İzmir ve çevresinde düzenlenen test sürüşü organizasyonunda kullandık.





Fransız üretici Renault'nun elektrikli otomobil teknolojisine yaptığı yatırımların kesinlikle en güzel meyvesi olan Zoe, sıfırdan “elektrikli otomobil” olarak tasarlanmış bir model ve bu yönüyle, tıpkı Twizy gibi, Kangoo Z.E. ve Fluence Z.E.'den ayrılıyor. Bu özel otomobili İzmir ve çevresinde test ettik.

DOĞUŞTAN ELEKTRİKLİ

Renault tarafından beyaz bir kağıda çizilmeye başlanarak sıfırdan elektrikli otomobil olarak yaratılan Zoe, hem tasarımında hem de iç mekanında bu özelliği fazlasıyla hissettiriyor. Arka kapı açma kollarında tasarımcısının parmak izi bulunan araç, dış tasarımında bunun haricinde; elektrik mavisinin kullanıldığı detaylar ve öndeki Renault ambleminin altına gizlenen kablo girişiyle dikkat çekiyor. 4084 mm uzunluğa, 1730 mm genişliğe, 1562 mm yüksekliğe ve 2588 mm dingil mesafesine sahip olan Zoe'nin bagaj hacmi ise 338-1225 litre arasında değişiyor. Zoe'nin ağırlığı ise sürücüsü birlikte 1503 kg.



MODERN İÇ MEKAN

Zoe'nin iç mekanı son derece modern. Özellikle de koltukların tasarımı ve döşemesi yenilikçi bir görünüm sağlıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda beklentileri karşılayan otomobil, Fransa-Flins fabrikasında üretiliyor ve işçilik seviyesi tatminkar. Malzeme olaraksa çoğunlukla sert plastik tercih edilmiş. Dijital gösterge birimleri kolay okunuyor ve özellikle sürüşle ilgili birçok bilgiyi sürücüye veriyor. Orta konsoldaki dokunmatik renkli ekranın da kullanımı kolay. Otomobilin zeminini boydan boya kaplayan pil hücreleri nedeniyle yüksek oturma konumlu aracın iç mekanı, çok geniş olmasa da yeterli alanı sunuyor. Açık renkli malzemeler ferah bir atmosfer yaratıyor. Türkiye'ye sadece Zen versiyonu ithal edilen otomobilin donanımı zengin.

MENZİLİ 150 KM

Zoe'de sadece elektrikli motor ve pil hücreleri bulunuyor. 3000-11300 d/d'de 88 HP (65 kW) maksimum güç (sürekli güç 58 HP) ve 220 Nm maksimum tork (250-2500 d/d'de) üreten elektrik motoru ve 22 kW/s kapasiteli lityum iyon piller, Renault Zoe'yi 4 saniyede 0'dan 50 km/s'ye, 13.5 saniyede ise 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 135 km/s. Zoe'de 1 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. Toplam 290 kg ağırlığındaki lityum iyon piller 2-43 kW arasındaki monofaze-trifaze şarja uygun tasarlanmış. Toplam voltajı 400 volt olan ve 12 modülde yer alan 192 hücreden oluşan pillerin tamamı 3 kW (16A monofaze Wall-box) ile 6-9 saatte doluyor. Pillerin yüzde 80'ini doldurmak ise; 22 kW (32A trifaze) ile 1 saat, 43 kW (63A trifaze) ile ise 30 dakika sürüyor. Zoe'nin tam dolu pillerle NEDC tarafından onaylanmış menzili 210 kilometre. Ancak elbette bu menzil, günlük kullanımda ortalama 150 km olarak veriliyor. Soğukta ise bu menzil 100 km'ye düşüyor. Biz İzmir-Çeşme arasındaki basın test sürüşünde tam dolu pillerle yola çıktık ve 90 km yol yaptık. Yol bilgisayarı kalan menzili 37 km olarak gösteriyordu. Özellikle ilk kalkış anında atak bir tavır sergileyen otomobil, yaklaşık 60-70 km/s hıza

ulaştıktan sonra çok sakin bir yapıya bürünüyor. Özellikle de ECO modunda kullanıyorsanız, gaz pedalı tepkisi ve hızlanma isteği çok azalıyor. Ama elbette tüm bunları söylerken, bu otomobilin düşük işletme gideri elde etmek ve çevreye minimum zararı vererek yol almak hedefinde olduğunu unutmamak gerekir.

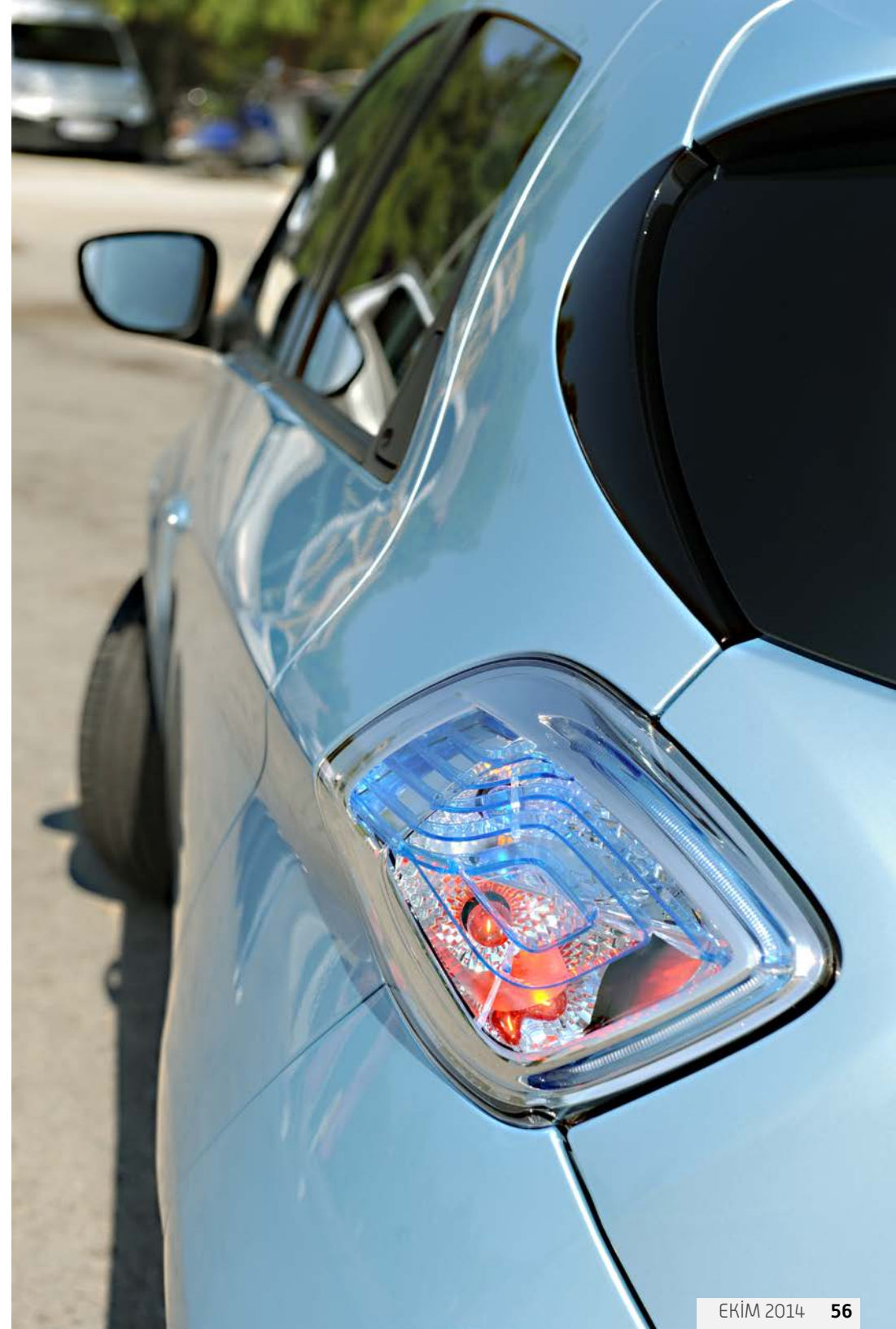




Kullanımda sıfır salımlı (elbette şarj ederken emisyon var) bir araç olan Zoe, çevreci kimliğiyle öne çıkıyor. Sessiz sürüş konusunda da dikkat çeken otomobilde, yaya ve hayvanları uyarmak için çeşitli uyarı sesleri bulunuyor.

FIYATI 66.500 TL + PİL KİRASİ

Zoe, ülkemizde sadece Zen adlı donanım ile satışa sunuldu. Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldız almayı başaran Renault Zoe, 2 yıl/sınırsız km ya da 3 yıl/100.000 km garantiye sahip. Piller ise kiralama yönetimiyle kullanıldığı için ömür boyu değişim garantili (performansı yüzde 75'in altına düşünce değiştirilecek) sunuluyor.



Renault Zoe Zen Türkiye fiyatı 66.500 TL olarak açıklandı. Ancak bu fiyata piller dahil değil. Piller için aylık kira ödemek gerekiyor. Kira bedeli; kontrat süresi ve kullanım kilometresine göre 59 Euro ile 182 Euro arasında değişiyor. Ayrıca; garajınıza trifaze şarj

istasyonu kurdurmak isterseniz, onun maliyeti de 1500-3000 Euro arasında değişiyor. Daha uzun sürede şarj imkanı sunan ev tipi şarj ünitesinin maliyetinin ise 650 Euro olduğu belirtiliyor.



Renault Zoe Zen

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Şanzıman:	Otomatik
Maksimum güç:	88 HP @ 3000-11300 d/d
Maksimum tork:	220 Nm @ 250-2500 d/d
Maksimum hız:	135 km/s
0-100 km/s:	13.5 sn
Menzil (NEDC testi):	210 km
Menzil (Günlük kullanım):	100 km (Soğuk) / 150 km (Ilıman)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4084 / 1730 / 1562 mm
Bagaj hacmi:	338-1225 lt
Şarj süresi:	6-9 saat (3 kW) / 1 saat (22 kW) / 30 dk (43 kW)
Fiyat:	66.500 TL + aylık 59-182 Euro arasında pil kirası

+	Çevreci, sessiz, donanım, modern iç mekan
-	Menzil, şarj süreleri, aylık pil kirası

Kullanımda 0 g/km A

Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

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

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

Bundan 76 ay önce, Temmuz 2008’de, ilk elektronik dergiyi yayınlamak 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 arıvlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan “G” gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

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

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

Porsche Cayman

Coupe karoserli Porsche'lerin giriş seviyesi olan 275 HP'lik Cayman'da bile sıra dışı bir sürüş deneyimi söz konusu.





e-otodergi'de uzun zamandır bir Porsche testine yer verememiştik ve bu uzun bekleyiş Porsche'nin coupe gamının giriş seviyesi olan Cayman ile son buldu. Yeni Porsche Cayman yerini aldığı modele göre daha alçak ve daha uzun olmasından dolayı yere daha yapışık bir görünümde. Tekerleklerin tamponlara doğru biraz daha çekilmiş olması da bu yere sağlam basan görüntüyü kuvvetlendiriyor. Tasarımı ile bir Porsche olduğunu belli eden Cayman'ın arka çamurluklarındaki hava yarıkları motorun nefes almasını sağlıyor. Ön tarafta, tamponun uç noktalarındaki yarıklar ise radyatörleri soğutmak için.



Eğilerek içine geçip, koltuğuna kurulduğum otomobilin sürüş pozisyonu çok iyi. İki kişilik iç mekân, gövde rengi ve alüminyum detaylar ile renklendirilmiş. İç içe geçmiş dairesel göstergeler ve direksiyonun sol tarafında kalan anahtar yuvası, markanın karakteristik özelliği olarak Cayman'da da karşımızda. Ön konsolun VW Golf'ü hatırlatan yumuşak dokunuşlu plastiği kalite hissi yönünden iyi. İç mekânda beni rahatsız eden tek nokta orta havalandırma kanalları oldu. Öyle ki, araç içinde tek başıma bulunduğum süre zarfında, klima rahatsızlık vermesin diye orta hava kanallarını sağ tarafa

yönlendirmeme rağmen, hava akımı hafif şekilde göğüs bölgeme geliyordu. Bu, ancak hassas bünyeli ve termal konfora çok önem veren kişileri rahatsız edebilecek bir durum. Pratiklik ve bagaj hacmi gibi konular spor bir otomobilde listenin sonunda yer alsa da Cayman önde 150 lt'lik, arkada 162 lt'lik bagaj hacmi ile iki kişi için fazlasıyla yeterli yükleme alanı sunuyor. Yalnız arka taraftaki bagajın zemini, aracın ortadan motorlu olması nedeniyle hafifçe ısındığından dolayı market alışverişlerini ön tarafa yüklemek daha iyi olabilir.

“*Otomobilin sürüş karakterini vites konsolunun gerisindeki butonlardan değiştirmek mümkün. Analog kronometre şık.*”

Şimdi yola çıkma vakti. Otomobilin 275 HP güç ve 290 Nm tork üreten, 2.7 litrelik, 6 silindirli motoru kendine has dolgun bir ses tonuna sahip. Bu ses ilk andan itibaren heyecan yaratmaya başlıyor. Sürüş pozisyonu başarılı otomobile tam anlamıyla hâkim olabilmek mümkün. Ön görüş açıları temiz olan otomobilin farlarının bombeli yapısı aracın burnunun nerede bittiğini kestirmeye yardımcı oluyor.

Test aracımızda opsiyonel olarak sunulan adaptif süspansiyon yoktu. Buna rağmen virajlarda çok dengeli ve uzun süre nötr pozisyonda kalabiliyor. Eğer araçla oyun oynamak isterseniz ağırlık transferi ile arka tarafı kontrollü şekilde kaydırabilmek mümkün. Aracın eski nesle göre daha uzun olan dingil mesafesi düz gidiş stabilitesini, daha geniş iz açıklıkları ise viraj alma yeteneğini arttırmış. Deyim yerindeyse bu otomobil ile bütünleşmek çok kolay. Son dönemde teste aldığımız bazı otomobillerde olduğu gibi bu aracın da sürüş karakterini vites konsolundaki düğmelere basarak değiştirebilmek mümkün. Cayman'da da orta konsoldaki Sport ve Sport Plus düğmeleri, aracın direksiyon, şanzıman ve gaz pedalı tepkilerini hissedilir şekilde değiştiriyor.



Örneğin bu iki düğme de kapalıyken araç kendi halinde ve sakince ilerliyor. Öyle ki spor bir otomobil olmasına rağmen yakıt ekonomisini de düşünüyor ve ayak gazdan çekildiği zaman vitesi boşa atarak, adeta yolda akarcasına ilerlemeye olanak tanıyor. Bu özellik son dönemde VW Grubu'nun bazı modellerinde ve BMW'nin bazı modellerinde karşımıza çıkmıştı.

Ayrıca sarsıntısız çalışan stop-start sistemi de dur-kalk trafikte yakıt tüketimini kontrol altına almaya yarıyor. Sonuç mu? 700 km'yi aşan ve performans ölçümlerini de kapsayan test sürecimizde ortalama 9.8 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi. Bu değer, bu sınıf bir otomobil için kesinlikle iyi.



Sport ve Sport Plus'a tekrar dönmek gerekirse... Sport butonuna basınca araç bir vites ufaltıyor, Sport Plus'ta ise iki vites ufaltıyor ve egzoz sesi, vites geçişleri daha fazla vahşileşiyor. Sıra çok merak edilen performans testinde... Bu otomobilde "kalkış kontrol sistemi" (launch control) vardı. Launch control, Sports Chrono Paket kapsamında gelen bir özellik. Bunun için şanzıman D konumundayken Sport Plus'ı aktif hale getirdikten sonra, sol ayak ile frene basarken, sağ ayak ile gaza basılıyor. Motor devri 6500 d/d civarında iken göstergede "Launch Control Active" ibaresini gördükten sonra ayağın frenden çekilmesi ile otomobil mümkün olan en iyi kalkışı gerçekleştiriyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanması 5.4 saniye (Sport Chrono Paket olmadan 5.6 saniye) olarak açıklanırken, yaklaşık 10.000 km'de olan test aracımız bu değer biraz gerisinde kaldı. Üretici firma ülkemizde satılmayan 98 oktan benzin tavsiye ederken, Porsche Türkiye'nin bizim için tahsis ettiği otomobilin deposu 95 oktan ile doldurulmuştu. Yaklaşık 48 saat boyunca bende kalan otomobilde kısıtlı zamanda hava raporlarına göre ikinci günün yağmurlu olması nedeniyle ölçümleri ilk gün yapmaya karar verdim. Bu kısıtlı zamanda, ilk günün sonunda yarım depo yakıtı tükettikten



sonra, depoyu 97 oktan ile tamamlayıp ölçüme başladım. Çeşitli kereler yaptığım hızlanma testlerinde, fabrika değerlerine göre yarım saniye (5.9 saniye) kadar yavaş sonuçlar elde ettim. 6500 d/d'de launch kontrol ile ilk kalkış anından hemen sonra ivmelenme 5000 d/d civarında devam ederken bir anda devir 4500 d/d seviyelerine inip tekrar yükselişe geçiyor. Ama araç bu haliyle bile yeterince hızlı! Frenler de beklenileceği gibi güvenli.



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

Porsche Cayman, zevkli, güzel kullanımlı bir otomobil. Performansı yüksek sayılabilir ama daha az prestijli ve biraz sınıf farkı olsa da Seat Leon Cupra, Peugeot RCZ R gibi otomobiller de benzer performansı sunabiliyor.



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Porsche Cayman

Fabrika verileri

Motor:	2706 cc, 6 silindirli
Şanzıman:	7 ileri PDK (çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç:	275 HP @ 7400 d/d
Maksimum tork:	290 Nm @ 4500-6500 d/d
Maksimum hız:	264 km/s
0-100 km/s:	5.4 sn
Bagaj hacmi:	150+162 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4380 / 1801 / 1294 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	10.6 / 5.9 / 7.7 lt/100 km
Baz fiyat / test aracı fiyatı:	149.000 Euro-183.000 Euro

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.25 sn
0-80 km/s:	4.15 sn
0-100 km/s:	5.9 sn
0-120 km/s:	7.9 sn
0-400 m:	14.1 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	4.5 sn
80-120 km/s (D'de):	4.9 sn

Frenleme

100-0 km/s:	35.8 m
80-0 km/s:	22.8 m
50-0 kms:	8.6 m

+	Yol tutuş, kalite, motor sesi
-	Opsiyonlarla fazlaca artan fiyat

180 g/km

E



Seat Leon Cupra

Seat Leon Cupra, 265 HP'lik motoru, DSG şanzımanı ve 5 kapılı gövdesi ile günlük kullanıma son derece uygun, sportif bir otomobil.



Son yıllarda özellikle kompakt sınıftaki hızlı hatchback'lere bir haller oldu. Gelişen motor teknolojileri ve turbo uygulamaları ile oldukça hızlanan bu sınıftaki otomobiller, neredeyse Porsche'nin giriş seviyesindeki modellerine kafa tutar hale geldiler. Hızlı hatchback'lerin bundan 10 yıl kadar önce 6.5-7.0 saniye aralığında gezinen 0-100 km/s değerleri artık 6.0 saniyenin altına inmeye başladı. Bunun güzel örneklerinden birisi de bu sayfalardaki yeni Seat Leon Cupra. Yeni Leon Cupra ülkemizde sadece 6 ileri oranlı DSG şanzımanla kombine edilmiş 265 HP'lik 2.0 TSI motor ile satılsa da, yurtdışında aynı motor silindir hacmine sahip 280 HP'lik seçenekler de var. Leon Cupra'yı yurtdışında 3 kapılı hatchback karoserle alabilmek de mümkün.





Yeni Leon Cupra, kuzu postundaki bir kurt gibi. Çünkü karoserinde abartılı eklentiler yok. Ön tarafta Cupra logosuna da ev sahipliği yapan baklava desenli radyatör ızgarası ve radyatör ızgarasının altındaki 5 adet ufak hava yarığı otomobilin gücü hakkında pek ipucu vermiyor. Arka tarafta ise difüzör formlu arka tampon otomobilin sportif ayrıntısı.

Sade sportiflik iç mekânda da devam ediyor. Karbon desenli, 300 km/s'lik kadran, Cupra logolu direksiyon simidi, vites kolu çerçevesi ve yine Cupra adının nakşedildiği ön koltuklar iç mekânın öne çıkan sportif detayları. Konsolun üst kısmında yumuşak plastik malzeme, alt kısımlarda ise sert plastik malzemeler kullanılmış. Eşya gözü açısından sorunu olmayan otomobilin arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi de beklenileni veriyor. Ön koltukların altındaki ufak eşya gözleri de meraklı gözlerle karşı etkili bir saklama alanı. Ben bu tip bir otomobilde VW Scirocco'daki gibi turbo basınç göstergesi olmasını arzu ederdim.

Seat Leon Cupra'da yer alan stop-start teknolojili, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli (maksimum turbo basıncı 1.1 bar), 2.0 litrelik benzinli motor, 350 Nm'lik maksimum torkunu 1750-5300 d/d aralığında üretirken, 265 HP'lik maksimum gücünü 5350-6600 d/d aralığında sunuyor. 6 ileri oranlı DSG şanzımanla ön tekerleklere aktarılan bu güç, Leon Cupra'ya etkileyici bir ivmelenme sağlıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 5.9 saniye ile tamamlayan otomobil, benim yaptığım ölçümlerde de fabrika verilerinden 0.1 saniye daha iyi bir değere imza attı. Kalkış kontrol sistemi (launch control) en iyi hızlanma sonucunun elde edilmesinde büyük kolaylık sağlıyor. Bunun için elektronik sürüş destek sistemlerini kapatmak, vitesi S'ye almak, Cupra Sürüş Profili'nden (Cupra Drive Profile) Cupra'yı seçmek, devamında sol ayak ile frene basarken, sağ ayakla gaz pedalına basmak gerekiyor. Motor devri 3200 d/d civarında sabitlendikten sonra ise ayağın fren pedalından kaldırılması ile en etkili kalkış gerçekleşmiş oluyor. Bu noktada okurlarımıza bir uyarı yapmak lazım. Launch Control sistemi otomatik şanzımanlı her araçta olan bir sistem değildir. Genelde model gamlarının sportif versiyonlarında yer alırlar.



“*Sportif kullanımı ile zevk veren Leon Cupra, 380 litrelik bagajı ile günlük ihtiyaçlara da uygun.*”



Cupra dışında konfor, spor ve kişisel olmak üzere 3 tane daha sürüş profili mevcut. Eğer ekonomi odaklı bir sürüş isteniyorsa bunu kişisel sekmesi altından ayarlayabilmek mümkün. Türkiye’de satılan Leon Cupra’da, kuzeni Golf GTI’da opsiyonel olarak satın alınabilinen DCC (adaptif şasi kontrol) sistemi sunulmuyor. Buna rağmen aracın yol tutuşu, sıkı süspansiyon sistemi ve elektronik diferansiyel kilidi sayesinde çok iyi. Progresif direksiyon sisteminin turu VW Golf GTI ile benzer ama Golf GTI’nin direksiyonu bana daha hisli ve doğal gelmişti. Ama Leon Cupra da direksiyon hissi konusunda gayet iyi. Eğlenceli bir otomobil olan Cupra’nın ESC sisteminde spor ve tamamen kapalı seçenekleri mevcut. Eğlencenin dozunu arttırmak isteyenler Cupra butonuna basıp, sonrasında ESC tuşuna uzun süre basarak otomobilden maksimum keyif alabilirler. Ama bunun için tecrübe şart. Otoyol sürüşlerinde de nefesi kesilmeyen otomobilde kadran sapması beklediğimden fazla çıktı. Şöyle ki, gösterge tablosu 120 km/s gösterdiği zaman araç aslında 113 km/s ile yol alıyor.



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

Leon Cupra, her gün kullanıma uygun yüksek performanslı bir otomobil. Fiyat-performans ilişkisi ise VW Golf GTI'dan biraz daha iyi.

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Seat Leon Cupra 2.0 TSI 265 HP DSG

Fabrika verileri

Motor:.....1984 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
 Şanzıman:..... 6 ileri DSG
 Maksimum güç: 265 HP @ 5350-6600 d/d
 Maksimum tork: 350 Nm @ 1750-5300 d/d
 Maksimum hız:250 km/s
 0-100 km/s:..... 5.9 sn
 Bagaj hacmi:..... 380 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4271 / 1816 / 1434 mm
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):..... 8.4 / 5.7 / 6.6 lt/100 km
 Baz fiyat:125.000 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:..... 2.7 sn
 0-80-km/s: 4.4 sn
 0-100 km/s:..... 5.8 sn
 0-120 km/s:..... 7.55 sn
 0-400 m: 14.05 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):..... 4.0 sn
 80-120 km/s (D'de):..... 4.3 sn

Frenleme

100-0 km/s:..... 37.7m
 80-0 km/s:..... 23.5 m
 50-0 kms:..... 9.3 m

+ Yol tutuş, performans, konfor
 - Fren mesafesi iyi ama daha iyi olmalı

154 g/km

D



Honda Civic 1.6 LPG

Honda Civic Sedan, orijinal LPG'li seçeneği ile dizellere karşı etkili bir alternatif.





Honda, kompakt sedan ligindeki oyuncusu Civic'e hafif bir makyaj uygulayarak yüzünü tazeledi. Bu yılın ortalarında gerçekleşen makyaj operasyonu ile Civic Sedan'da radyatör ızgarası, jantları, iç mekân renkleri değiştirildi. Ayrıca lastik basıncı uyarı sistemi eklendi ve Executive donanım seviyesi adına yeni bir üst düzey donanım seviyesi oluşturuldu. Zengin donanımlı Executive'de, daha önceki "seri başı" olan Elegance'a ek olarak deri koltuklar, anahtarsız giriş ve motor çalıştırma sistemi gibi ekipmanlar sunuluyor. Xenon far, tüm Civic Sedan'larda standart. Otomobilin iç mekân ergonomisi,



tuş takımları aynı. Sürücü odaklı ön konsol ergonomik. Üst ve alt olmak üzere iki bölüme ayrılan kadran ve gösterge grubu da rahatça takip edilebiliyor. Hız göstergesinin kenarında yeşil-mavi olarak değişen aydınlatmalar ise sürücünün kullanım tarzına yönelik olarak değişiyor. Gaza biraz fazla basıldığında mavi olan aydınlatma, ekonomik sürüş kurallarına uygun olarak gaza dikkatli basıldığında yeşile dönüyor. Ön ve arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu yaşatmayan otomobilin 440 lt'lik bagajı, Renault Fluence'tan ufak, Ford Focus Sedan'dan ise büyük.

SÜRÜŞÜ NASIL?

Otomobilin sürüş özellikleri ve motorunda bir fark yok. Önde McPherson, arkada çift salıncaklı süspansiyona sahip otomobil dengeli sürüşe sahip ve direksiyonu da keyifli bir kullanım sunuyor. 5 ileri oranlı otomatik şanzımanda, vites değişimlerini direksiyon arkasındaki kulakçıklardan manuel olarak yapabilmek de mümkün. Otomobilde yer alan 1595 cc'lik i-VTEC motor eskisi gibi 125 HP maksimum güç ve 152 Nm tork üretiyor. Bu araçta daha önce testine yer verdiğimiz Civic Sedan'lardan farklı olarak LPG sistemi vardı.

“ Gösterge tablosu modern.
Econ düğmesi ile yakıt tüketimini biraz daha düşürebilmek mümkün.
LPG'nin ışıklı kumanda butonu orta konsolun alt kısmında.

”

Fabrika çıkışlı olan bu sistem BRC tarafından geliştirilmiş. Benzinden LPG'ye geçiş orta konsolun alt kısmındaki ışıklı kumanda üzerinden yapılıyor. 44 lt hacmi olan LPG tankının dolumu, benzin depo kapağının altından yapılıyor. 100 km'de ortalama benzin tüketimi 8.5-9.0 lt/100 km civarında olan otomobilin LPG'li tüketim ortalaması ise 9.5-10 lt/100 km. LPG'li kullanım maliyeti LPG'nin 2.75 TL'lik litre fiyatı düşünüldüğünde modern 1.6 dizel motorlu araçlarla benzer. LPG'li kullanımda araçta kayda değer bir performans kaybı olmaması olumlu.



“440 litrelik bagaj, sınıfının ortalamalarında. Aksesuar olarak alınan kauçuk bagaj kaplaması kirli yükleri taşıırken faydalı.”



SONUÇ

Honda Civic Sedan, yeni donanım seviyesi olan Executive'de birçok rakibinin sunamadığı tamamen deri koltukları sunuyor. Otomatik şanzımanlı ve LPG'li Civic Sedan'ların giriş seviyesi olan Dream Eco versiyonun fiyatı 65.010 TL iken, en dolu versiyon olan Executive Eco Smart'ın fiyatı (Aux ve USB girişi yok, akıllı telefon uyumlu 7 inçlik multimedya ekranı var) 77.890 TL. Bu sayfalardaki Executive Eco'nun (Aux ve USB girişi var, 7 inçlik multimedya ekran yok) fiyatı ise 75.690 TL. LPG'li Civic Sedan ile LPG'siz arasındaki 940 TL'lik fiyat farkı, bize göre ödemeye değer ve kısa zamanda kendisini amorti edecektir.



“ Otomobilin gördüğü makyaj kendisini ön tarafta belli ederken, arka tarafta pek bir fark yok. ”

Honda Civic Sedan 1.6 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:..... 1595 cc, 4 silindirli, 16V, benzin + LPG
 Şanzıman:..... 5 ileri otomatik
 Maksimum güç:125 HP @ 6500 d/d
 Maksimum tork:152 Nm @ 4300 d/d
 Maksimum hız:200 km/s
 0-100 km/s:..... 12.2 sn
 Bagaj hacmi:..... 440 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4545/1755/1435 mm
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.): 9.6 / 5.2/ 6.8 lt/100 km
 Baz fiyat-test aracı fiyatı:65.010 TL-75.690 TL

+ Direksiyon tepkisi, sarsıntısız motor,
LPG için istenen fark makul
 -Bagaj, sadece sürücü camında sıkışma önleyici var

157 g/km

D



Range Rover Evoque 2.0 Si4

Daha önce 6 ileri otomatik şanzımanı bulunan Evoque, yeni 9 ileri ZF otomatik şanzımanıyla daha düşük tüketim ve emisyonu sahip.





T

ürkiye'ye sadece 2.0 litrelik turbo benzinli motor ve otomatik şanzımanla ithal edilen Range Rover Evoque, şanzımanında önemli bir yeniliğe sahip. Biz de bu yeniliği İstanbul ve çevresinde test ettik.

ARTIK 9 İLERİ

Evoque modelinin otomatik şanzımanı, sizlerin de daha önceki sayılarımızdan bildiğiniz üzere 6 ileri oranlıydı. Kısa bir süre önce gerçekleştirilen değişiklik sonrasında Evoque, 9 ileri otomatik şanzımana kavuştu. Şanzıman konusunda uzman marka ZF tarafından geliştirilen bu yeni şanzımanın hem yakıt tüketimini hem de karbondioksit salımını düşürdüğü belirtiliyor. Öyle ki; e-otodergi'nin Aralık 2011 tarihli 42'nci sayısında videolu testini yayınlamış olduğumuz, aynı motora ve 6 ileri otomatik şanzımana sahip Evoque 2.0 Si4'ün yakıt tüketimi değerleri şehir içinde 11.9 lt, şehir dışında 6.9 lt ve ortalamada 8.7 lt/100 km iken, 9 ileri otomatik şanzımanlı yeni modelde bu değerler sırasıyla 10.3 lt, 6.4 lt ve 7.8 lt/100 km. Daha önce 199 g/km olan karbondioksit salımı ise yeni modelde yine yüksek olmakla birlikte 181 g/km.



“

En üst viteste, gösterge tablosunun ortasında, dijital olarak ve büyük puntıyla “9” rakamı ortaya çıkıyor.

”



SÜRÜŞÜ NASIL?

İlgi çekici bir tasarıma ve kaliteli iç mekana sahip bir araç olan Evoque, güçlü motoruyla atak bir performans sergilemeyi başarıyor. Zaten 217 km/s'lik maksimum hız ve 7.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değerleri de bunun birer kanıtı. Dört tekerlekten çekiş sistemi sayesinde çeşitli zemin koşullarında sorunsuz ilerleyebilen otomobil, test aracımızda bulunan "Dynamic" gövde kiti nedeniyle 19 derece yaklaşma (normalde 25 derece) ve 30 derece uzaklaşma (normalde 33 derece) açılarına sahip. Bu da onu daha çok asfalt kullanımına dönük kılıp arazi koşullarındaki kullanımını biraz sınırlıyor. Evoque'un su geçiş derinliği ise 500 mm. Test aracımızın sert süspansiyonu, asfalttaki performansını yükseltiyor. Videolu testimizde 6 ileri otomatik şanzımanlı Evoque'un 0-100 km/s hızlanmasını 7.45 saniye, 100-0 km/s fren mesafesini ise 40.2 metre olarak ölçmüştük. Yeni şanzımana gelecek olursak; performansını



cihazla ölçmemiş olmakla birlikte, bu yeni ünitenin performans artışından çok tüketim ve emisyon odaklı olduğu açık. Vites değişimleri, otomatik kullanımda hızlı, sarsıntısız ve kararlı bir şekilde gerçekleşiyor. “D” yerine “S” konumuna getirirseniz daha yüksek performans elde ediyorsunuz. Eğer Drive Select şanzımanı kendiniz kumanda etmek isterseniz, direksiyon simidindeki kolcuklardan vites değiştirebiliyorsunuz. Vites kolu yerine çevirmeli bir buton olduğu için

oradan vites değiştirme imkanı bulunmuyor. Kolcukların biraz küçük olması, kullanımı biraz zorlaştırıyor. Manuel konumda vitesleri sıralı değiştirebilirken, otomatik modda örneğin 7’nci vitesle giderken tam gaz verdiğinizde sistem birden 4’üncü vitesa geçebiliyor. Öte yandan 9 vitesli sistemde tek tek vites değiştirmek pek de eğlenceli değil. Bu nedenle en avantajlısı, vites değişimlerini tam otomatik olarak gerçekleştirmek.



BAZ FİYATI 83.722 EURO

Türkiye’de tek motor ve şanzımanla sunulan Evoque modelinde Pure Tech, Dynamic, Prestige ve Autobiography donanımları bulunuyor. Pure Tech’te 83.722 Euro’dan başlayan fiyatlar, en üst dönenimde 111.186 Euro’ya kadar yükseliyor. Bu sayfalarda gördüğünüz test aracının fiyatı ise, ekstra donanımlarla birlikte 95.967 Euro idi.

Range Rover Evoque 2.0 Si4**Fabrika verileri**

Motor:.....	1999 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:.....	9 ileri otomatik
Maksimum güç:	240 HP@ 5500 d/d
Maksimum tork:	340 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	217 km/s
0-100 km/s:.....	7.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4365 (Dynamic) / 1965 / 1635 mm
Bagaj hacmi:.....	575-1445 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):.....	10.3 / 6.4 / 7.8 lt/100 km
Baz fiyat:	83.722 Euro

+Tasarım, motor, 9 ileri ZF şanzıman
-Darbe emiş, görüş açıları, emisyon

181 g/km

E



BMW X3 1.6 1t

Yeni BMW X3; 1.6 litre, 170 HP motoru ile sürpriz yapıyor.



İlk defa 2003 yılında tanıtılan X3'ün ikinci nesli 2010 yılında yollara çıkmıştı. 2014 başlarında ise güncellenerek bu sayfalardaki görünümüne kavuştu. BMW X3, büyüyen radyatör ızgarası ile ağabeyi X5'e daha benzer bir hale gelmiş. İç mekânda benim gözüme çarpan yenilikler ise orta konsolun parlak siyah kaplamaya ve ikili bardaklığın da sürgülü bir kapağa kavuşması oldu. İç mekânda yaşam alanı hacim olarak gayet iyi. Bununla beraber kumandalar ergonomik.

Aracın sDrive20i asını taşıması sizi yanıltmasın. Çünkü bu otomobilde BMW 320i ED'de de görev yapan 1.6 litrelik turbo motor bulunuyor. Avrupa pazarında 2.0 lt 184 HP'lik motor ile boy gösteren X3 sDrive20i, ülkemizde 170 HP güç ve 250 Nm tork üreten 1.6 litre motor ile satılıyor. Bu sayede ÖTV'nin daha makul olduğu dilimde yer alarak 155.402 TL'lik nispeten daha ulaşılabilir bir fiyat etiketine sahip oluyor.





Gelelim aracın sürüş özelliklerine... Öncelikle 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş 1.6 litrelik motorun gayet tatminkar bir çekiş ve performans sunduğunu söylemem gerek. Fabrika verilerine göre 9.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 204 km/s'lik maksimum hız ortalama bir kullanıcının beklentilerini fazlasıyla karşılayabilecek değerler. Fabrika verilerine göre 7.5 lt/100 km olan ortalama yakıt tüketim değeri ise bizim kullanımımızda 10.0 lt/100 km olarak gerçekleşti.

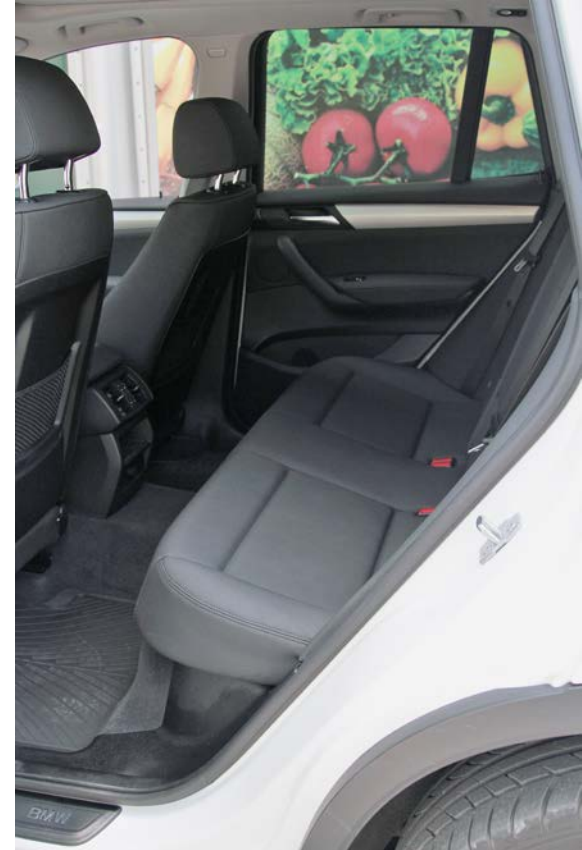
“ Müzik sistemi ve klima kumandalarının kullanımı rahat. Gösterge tablosu rahat okunuyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanın vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. ”



Vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız olan bu otomobilin sürüş karakterini vites konsolundaki düğme üzerinde spor veya ekonomi odaklı ayarlayabilmek mümkün. Arkadan itişli bir şehir SUV’u olan X3 sDrive20i’nin ön görüş açıları temiz ve bu sayede şehiriçinde kullanırken fazla bir zorluk yaşanmıyor. Süspansiyon ise tatlı sert olmasına rağmen yeterince konfor sağlıyor. Virajda yol tutuş becerisi kompakt hatchback’ler kadar iyi olan X3, otoyolda da stabil.

SONUÇ

BMW X3 sDrive20i, dört tekerlekten çekiş sistemine ihtiyaç duymayan, aracını sadece asfaltta kullanma niyetinde olan, geniş iç hacimli premium SUV arayışında olanlar için iyi bir seçenek.



“ *BMW X3, makyajla birlikte küçük bir X5 havasına bürünmüş.* ”

BMW X3 sDrive20i

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1400-4400 d/d
Maksimum hız:	204 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Bagaj hacmi:	550-1600 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4657/1881/1661 mm
Tüketim (ortalama):	7.5 lt/100 km
Baz fiyat:	155.402 TL

+	Şanzıman, direksiyon tepkileri
-	Bir BMW için biraz yüksek yakıt tüketimi

174 g/km

D



Nissan X-Trail 1.6 dCi X-TRONIC 2WD

Yeni Nissan X-Trail, 1.6 litre dizel-otomatik versiyonunda, geniş iç mekanın yanı sıra düşük yakıt tüketimi ve otomatik vites konforu vaat ediyor.



Crossover ve SUV uzmanı Japon üretici Nissan, Qashqai ve X-Trail modellerinin yeni jenerasyonlarında güzel bir ayrıma gitti. Qashqai artık sadece 5 kişilik iç mekan sunarken X-Trail, Türkiye’de sadece 7 kişilik versiyonuyla yer alıyor ve böylece bu iki model birbirini tamamlıyor. Bu ayki sayfalarımıza, daha önce manuel şanzımanlı versiyonunun ilk sürüş izlenimini yayınladığımız X-Trail 1.6 dCi X-Tronic’i konuk ettik.

MODERN TASARIM

Eskiden köşeli bir tasarıma sahip olan X-Trail, yeni jenerasyonunda son derece modern ve sportif bir görünüm sunuyor. Ön kısımda yeni Nissan marka kimliğini yansıtan aracın far ve stop lambalarında yer verilen led teknolojili aydınlatma grupları, daha iyi görme ve görülme sağladığı gibi, otomobilin modern görünümünü de pekiştiriyor. Eski modele göre 17 mm daha uzun (4643 mm), 30 mm daha geniş (1820 mm) ve 5 mm daha alçak (1695 mm) olan yeni X-Trail'in bu sayfalardaki dizel-otomatik versiyonunun boş ağırlığı 1595 kg. Otomobilin dingil mesafesi ise 76 mm artarak 2706 mm'ye ulaşmış. Bagaj hacmi 7 kişilik kullanımda 135 litre, 5 kişilik kullanımda 445 litre, 2 kişilik kullanımda ise 1982 litre.





7 KİŞİLİK İÇ MEKAN

Yeni jenerasyonda ilk kez 7 kişilik iç mekan sunan X-Trail, ilk iki sırada yetişkinler için başarılı baş, diz ve omuz mesafeleri sunarken, üçüncü sıradaki iki koltukta sadece çocukları ağırlayabiliyor. Japonya'da üretilen aracın malzeme ve işçilik kalitesi iyi. Eşya gözü ve bardaklık konusunda son derece cömert olan yeni X-Trail'in test aracımızdaki Platinum Premium Pack donanımı, zengin özellikleriyle övgüyü hak ediyor.

1.6 DİZEL-OTOMATİK

Yeni X-Trail, Türkiye'de en çok aranan motor-şanzıman özelliklerini bir arada sunuyor: Küçük hacimli dizel motor ve otomatik şanzıman. Gücünü ön tekerleklere ileten 1.6 dCi motor, 4000 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 320 Nm tork üretiyor. CVT (kademersiz otomatik) şanzımanla kumanda edilen motor, otomobile 180 km/s'lik maksimum hız ve 11.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Fabrika verilerine göre ortalama 5.1 lt/100 km

motorin tüketen aracın karbondioksit salımı ise 135 g/km. Biraz gürültülü çalışan motor, performanstan ziyade düşük yakıt tüketimiyle öne çıkıyor. CVT şanzıman, kademersiz oluşu ve vites değişim sesi çıkarmaması nedeniyle, diğer tüm CVT'ler gibi keyifsiz bir sürüşe sahip ama yeterli konforu sunuyor. Darbe emişi, konfor odaklı tasarlanan süspansiyon sistemi nedeniyle çok da başarılı değil. Ama bunun karşısı olarak konforlu bir sürüş sağlanmış.



Elektronik sürüş destek sistemleri, yol tutuşu dengeliyor ve güvenli kılıyor. Direksiyon tepkileri ise daha net ve hızlı olabilir. Önden çekişli test aracımız, gövde özellikleri sayesinde hafif arazide de sorunsuzca yol alabiliyor, ama sert arazi koşulları için 4x4 versiyonu tercih edilmeli.

BAZ FİYATI 115.900 TL

Nissan Türkiye, yeni X-Trail'in 1.6 dCi X-Tronic 2WD modelini beş farklı donanımla satıyor. Bunlar Sky Pack, Design Sky Pack, Black Edition, Platinum ve Platinum Premium Pack adlarını taşıyor. 115.900 TL olan baz fiyat, bu sayfalarda gördüğünüz en üst donanımda 134.900 TL'ye kadar çıkıyor.



“Yeni jenerasyonla birlikte sunulmaya başlanan 7 kişilik iç mekan, geniş ve ferah bir yapıya sahip. Üçüncü sıra, çocuklar için.”



Nissan X-Trail 1.6 dCi 130 HP X-Tronic 2WD

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	11.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4640 / 1830 / 1715 mm
Bagaj hacmi:	135-445-1982 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	5.8 / 4.7 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat / Test aracı:	115.900 TL / 134.900 TL

+	Tüketim, emisyon, 7 kişilik iç mekan
-	Motor gürültüsü, darbe emişi

135 g/km

C



Hyundai i10 1.2 Otomatik

Daha önce 1.0 litrelik motorun manuel, otomatik ve manuel-LPG'li versiyonlarını kullandığımız i10, bu kez 1.2 litrelik motor ve otomatik şanzıman kombinasyonu ile sayfalarımızda.





Hyundai Assan tarafından Türkiye’de üretilen i10; beğenilen tasarımı, işlevsel iç mekanı, şehir içinde pratik kullanımı ve A segmentinde yer almasına karşın B segmentine yaklaşan boyutlarıyla başarılı satış rakamlarına ulaşıyor. Sınıfının lideri i10’u bu sayımızda 1.2 litrelik motor ve otomatik şanzıman kombinasyonu ile konuk ettik.

4 SİLİNDİRLİ MOTOR

Daha önce birçok farklı i10 versiyonunu test edip yayınladığımız için, bu kez tasarım ve iç mekan özelliklerine değinmeyeceğiz. Test aracımızın farkı, kendisini motorda gösteriyor.

1.0 litrelik kardeşinin aksine, 1.2 litrelik motor 3 değil 4 silindirli. 16 supaplı modern motor, kardeşindeki gibi 4 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş. 1248 cc silindir hacmine sahip motor, 6000 d/d'de 88 HP güç ve 4000 d/d'de 120 Nm tork üretiyor. Kullanıcısına 163 km/s maksimum hız ve 13.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sunan i10 1.2 Otomatik'in boş ağırlığı ise 1036 kg. Otomobilin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.2 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 142 g/km. Hem ortalama tüketimin hem de emisyonun A segmentinde yer alan bir otomobil için yüksek olduğu görülüyor. Bunun önemli bir nedeni ise şanzımanın 4 ileri olması. Ancak şanzımanın, tork konvertörlü tam otomatik olmasının da verdiği avantajla, kararlı ve sarsıntısız vites geçişlerine sahip olduğunu belirtelim. Motorun 4 silindirli olması da, 1.0 lt 3 silindirli i10'lardaki sarsıntılı ve gürültülü çalışma sorununu yaşatmıyor. Ancak motor, performans konusunda çok da istekli değil. Zaten bunu kağıt üstündeki hızlanma ve maksimum hız verilerinden de görmek mümkün.





“

i10'un segmentinde lider olmasının nedenlerinden biri de bir üst sınıfa yakın iç mekan genişliği sunması.

”

FİYATI 41.700 TL

1.0 litrelik motora Style donanımıyla satılan i10'un 1.2 litrelik modeli sadece otomatik şanzıman ve en üst donanım olan Elite donanımıyla satılıyor. Bu en pahalı i10'un fiyatı ise 41.700 TL. 1.0 Manuel'in 34.900 TL, 1.0 LPG ve 1.0 Otomatik'in ise 38.200 TL'ye satıldığını da ekleyelim.

Hyundai i10 1.2 Otomatik Elite

Fabrika verileri

Motor:..... 1248 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman:..... 4 ileri otomatik
 Maksimum güç:88 HP@ 6000 d/d
 Maksimum tork: 120 Nm @ 4000 d/d
 Maksimum hız: 163 km/s
 0-100 km/s:..... 13.8 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):3665 / 1660 / 1500 mm
 Bagaj hacmi:..... 252 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 8.0 / 5.1 / 6.2 lt/100 km
 Fiyat:41.700 TL

+Tasarım, donanım, pratik kullanım, işlevsel kokpit
 - Malzeme, sert süspansiyon, tüketim

142 g/km

C



Toyota Verso 1.6 D-4D

Türkiye'de üretilen Toyota Verso'nun makyajla kavuştuğu yenilikleri test ettik.





Toyota'nın kompakt MPV modeli Verso, 2009 yılında yeni jenerasyonuna kavuşmuştu. 2014 yılına gelindiğinde ise makyajlı versiyonu yollara çıktı. Bu sayfalarda yenilenen Verso'yu inceledik.

KÜÇÜK DOKUNUŞLAR

Makyajlı Verso'nun boyutları değişmedi. Dış tasarımdaki yenilikler arasında ön farlar, motor kaputu ve ön-arka tampon tasarımları yer alıyor. 4460 mm'lik uzunluk, şehir içinde sorunsuz bir kullanım sağlarken 1790 mm'lik genişlik, 1620 mm'lik yükseklik ve 2780 mm'lik dingil mesafesi, iç mekandakilere yeterli oturma alanı sağlıyor. Ancak, 7 kişilik otomobilde üçüncü sıradaki iki koltuğun yetişkinler için uygun olmadığını belirtelim. Burada çocukların oturması mümkün.

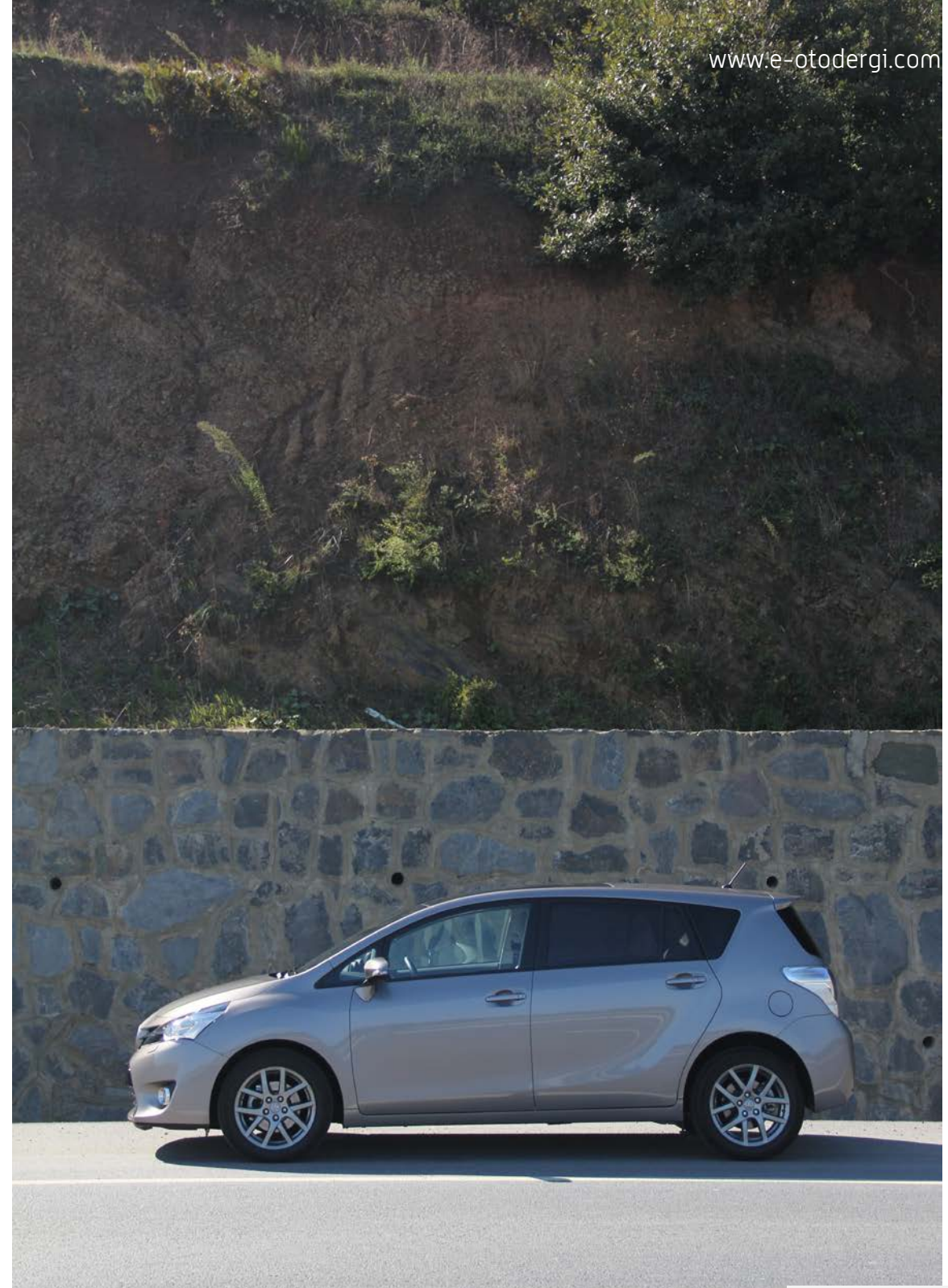
İŞLEVSEL İÇ MEKAN

Verso'nun iç mekanı son derece işlevsel. Otomobilin hemen hemen her bölgesine dağıtılmış olan bardaklık ve eşya gözleri pratik kullanım sağlıyor. İki adet kapaklı torpido ve ön koltukların sırtlarındaki açılan tepsiler pratikliği arttırıyor. İkinci koltuk sırasında zeminin orta kısmının düz olması ortada oturan kişinin ayaklarını rahat ettirirken, buradaki koltuklar hem öne arkaya kaydırılabilir hem de sırtları ayrı ayrı yatırılabilir. Otomobilde malzeme olarak çoğunlukla sert plastik tercih edilmiş. Sadece ön konsolun üst kısmında yumuşak dokunuşlu malzeme bulunuyor. Türkiye'de üretilen otomobilin işçilik seviyesi ise başarılı. Orta konsoldaki Toyota Touch adlı renkli ve dokunmatik multimedya ekranı birçok bilgiyi vermesi ve özelliğe kumanda edilmesi bakımından başarılı. Bu bölgenin makyajla birlikte yeniden tasarlandığını belirtelim. Onun üstündeki sürücüye dönük analog gösterge birimi ise modern tasarım anlayışına uymuyor ve muhtemelen yeni jenerasyonda yer almayacaktır. Usb ve aux girişleri de sürücünün zor ulaşacağı bir yere, orta konsolun ön yolcu koltuğuna bakan kısmına yerleştirilmiş.



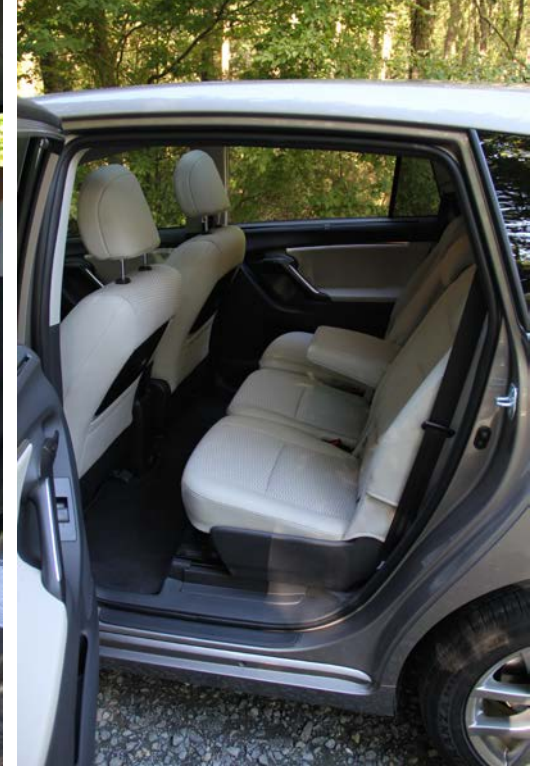
BMW MOTORU

Toyota Verso'da BMW teknolojisinin ürünü 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo dizel motor bulunuyor. 112 HP güç ve 270 Nm tork üreten motor, kullanıcıya 185 km/s maksimum hız ve 12.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen otomobilde otomatik şanzıman seçeneği bulunmuyor. Performanstan daha çok, düşük yakıt tüketimi ve emisyonla dikkat çeken motorun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.5 lt/100 km, emisyonu ise 119 g/km. Biz yol bilgisayarı verilerine göre, test aracını 7 saat 30 dakika, ortalama 62 km/s hızla, toplam 308 km kullandık ve 5.9 lt/100 km yakıt tüketimi elde ettik. İstendiğinde iptal edilebilen Start&Stop sistemi biraz gürültülü çalışsa da, tüketimi düşürmesi nedeniyle yararlı. Görüş açılarının iyi olduğu otomobilde direksiyon tepkileri yeterli, fren mesafesi de güvenli. Vites geçişleri net ve vites kolunun konumu iyi. Ancak performansın vasat olduğunu belirtelim.



BAZ FİYATI 74.750 TL

Toyota Verso 1.6 D-4D, ülkemizde Comfort Extra, Elegant, Premium ve Premium Navi donanımlarıyla satılıyor. 74.750 TL'den başlayan fiyatlar, en üst donanımda 92.580 TL'ye kadar çıkıyor. Verso'nun 1.6 litre benzinli manuel ve 1.8 litre benzinli Multi Drive S versiyonlarını da satın almak da mümkün.



“İleri-geri kaydırılabilen ve sırtlıkları ayarlanabilen arka koltuklar işlevsel. bagaj hacmi ise 155-440 litre.”

”

Toyota Verso 1.6 D-4D 7K Premium Navi**Fabrika verileri**

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
 Şanzıman:.....6 ileri manuel
 Maksimum güç:112 HP@ 4000 d/d
 Maksimum tork: 270 Nm @ 1750-2250 d/d
 Maksimum hız:185 km/s
 0-100 km/s:..... 12.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4460 / 1790 / 1620 mm
 Bagaj hacmi:..... 155-440 lt
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):..... 4.5 / 3.9 / 5.5 lt/100 km
 Baz fiyat / Test aracı:.....74.750 TL / 92.580 TL

+ Tüketim, emisyon, işlevsellik
 - Otomatik vites seçeneği yok, malzeme

119 g/km **B**

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin 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