

WWW.

EKİM 2015

SAYI:86

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

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

**İLK SÜRÜŞ
FIAT EGEA**



■ SEAT LEON CUPRA 2.0 TSI ■ BMW 218i COUPE & CABRIO ■ TOYOTA AURIS ■ CITROEN C4 ■ SUBARU OUTBACK

Ulaşımında bir garip çelişki

Trafik kazasında, eğer emniyet kemerinizi takılı değilse, ciddi şekilde yaralanma ve hatta ölme riskiyle karşı karşıya kalırsınız. Zaten emniyet kemeri takmak, bir güvenlik tedbiri olmasının yanı sıra yasal bir zorunluluktur. Buraya kadar her şey normal. Peki bir de şehir içinde kullandığımız toplu taşıma araçlarını düşünelim. İstanbul özelinde düşünürsek; ayakta yolculuk edilen ya da oturlsa dahi emniyet kemeri bulunmayan metro, metrobüs ve otobüs gibi araçlar ne kadar güvenli? Bu yazıyı yazdığım gün, İstanbul'da bir metrobüs, metrobüs şeridine giren bir SUV'la kafa kafaya çarpıştı ve televizyon kanalları metrobüsün güvenlik kamerasının çektiği görüntüleri yayınladılar: İnsanlar aracın içinde savruluyor, birbirlerine ya da camlara çarpıyorlar. Metro ve otobüsler için de aynı güvenlik açığı söz konusu ve bu durum bütün dünyada geçerli. Paris metrosunda da herkes ayakta yolculuk ediyor, Barcelona'daki otobüste de. Ayrıca oturanlar için emniyet kemeri bulunmuyor. Elbette aksi mümkün olamaz. Yani metroda ya da şehir içi otobüste ayakta yolcu alınmaması imkansız bir şey. Ama sizce de bu noktada garip bir güvenlik açığı yok mu? Bireysel araçlar için emniyet kemeri yasal bir zorunlulukken diğer araçlarda bunun adının bile geçmemesi yaman bir çelişki değil mi?



Yerli malı

Türkiye gündemi yerli otomobil haberleriyle çalkalandı. Anadolu Ajansı'nın servis ettiği fotoğraflarda kamuflajlı bir Cadillac BLS olduğu otomobil gazetecilerinin dikkatinden kaçmadı. Bu fotoğraflara bakarken benim düşündüğüm şey “eğer özgün bir tasarım değilse, neden kamuflajlı?” sorusu oldu. Diğer yandan eğer motor teknolojisi konusunda bir çalışma varsa neden “şu hacimde bir içten yanmalı motor veya şu özellikte bir elektrik motorunu bu gövdeye adapte ettik ve test ediyoruz” açıklaması yapılmadığı oldu. Ertesi gün yapılan açıklamada ise Cadillac BLS ve Opel Vectra ile platform kardeşi olan Saab 9-3'ün fikri haklarının satın alındığı açıklandı. Konuya iletişimci gözüyle bakarsam bu projeyi yönetenlerin kendi kendilerine bir kriz, yarattıklarını söyleyebilirim. Bu açıklamayı en baştan yapsalar olay bu kadar büyümezdi. Çünkü en başından beri insanlarda “yerli otomobil üretilmiyor” algısı oluşturuldu. Konuya otomobilci gözüyle bakmak gerekirse, daha önceki bir yazımda belirttiğim gibi zaten Türkiye'de yerli otomobiller var. Mesela ileriki sayfalarda yazısını okuyacağınız Fiat Egea gibi. Bu otomobilin tasarımı İtalyan ama mühendislik çözümleri büyük oranda Türk mühendislerce yapıldı. Yeni üretilecek otomobil de şimdi üretilenler kadar yerli olacak. Bu arada Türkiye'de motor yapılamayacağını düşünenler için Cevher Döküm Sanayi, Supsan gibi firmaların dünyaca ünlü otomobil markalarına motor bloğu, piston, supap gibi parçaları üretebildiği ve mühendislik hizmeti verebildiğini söylemek isterim. Sonuç olarak “yerli otomobil” derken, “yerli iletişim krizi” miz oldu. Benim gönlümden geçen yerli otomobil ise Anadolu'nun retro bir otomobil olarak, tıpkı MINI markası gibi hayata geçmesi olur. Karbon kevlar gövdeli, hibrit veya elektrik motorlu, özel pazar konumlandırmasına sahip bir Anadolu...





HABERLER

- 09 Eylül 2015 otomobil satışları
- 15 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 16 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 17 Fiat Egea 1.6 Multijet II

VİDEOLU TESTLER

- 27 Seat Leon Cupra 2.0 TSI DSG
- 33 BMW 218i Coupe

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 41 BMW 218i Cabrio
- 47 Toyota Auris 1.4 D-4D
- 53 Citroen C4 1.2 PureTech EAT6
- 58 Subaru Outback 2.0D CVT AWD

YASAL UYARI

- 64 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

EKİM 2015 - SAYI 86

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.



Honda'nın Tokyo yenilikleri

Honda Tokyo Motor Show 2015 yeniliklerini açıkladı. Bu yıl 30 Ekim-8 Kasım 2015 tarihleri arasında 44'üncüsü düzenlenecek olan Tokyo Motor Show 2015 Honda standında yeni Fuel Cell Vehicle (FCV – Yakıt Hücresel Araç) tanıtılacak. Fuarın tek bir üreticiye ait en büyük standında sergilenecek olan araç, yenilikçi bir teknolojiye ve beş kişilik iç mekana sahip. Honda FCV, kullanıcısına 700 km'den uzun bir menzil sunuyor. Güncel otomobil ve motosiklet modellerinin yer alacağı Honda standında ayrıca S660 adlı yeni üstü açık spor otomobili sergileyecek. Sadece Japonya'da satışa sunulacak olan Honda S660, kompakt bir gövde ve uygun bir fiyata spor otomobil keyfi yaşamak isteyenleri hedefleyecek.



CIVIC

ALIRKEN DE + SATARKEN DE



Elegance ve Executive versiyonlarında;

Sunroof, Koltuk Isıtma, Xenon Far
STANDART!

2.250 TL*
değerinde
navigasyon
hediye!

%0,92
faiz oranı**

1.500 TL
takas desteği***

Şimdi al
Nisan
2016'da
öde!

| Kredi Tutarı | Aylık Kredi Faiz Oranı | Kredi Vadesi | Aylık Taksit Tutarı | Kredi İşlem Ücreti | Sigorta Ücreti | Aylık Maliyet Oranı | Yıllık Maliyet Oranı |
|--------------|------------------------|--------------|---------------------|--------------------|----------------|---------------------|----------------------|
| 30.000 TL | %0,92 | 18 Ay | 1.847 TL | 150 TL | 110 TL | %1,16 | %13,91 |

*Hediye edilecek navigasyon; CYCLONE 8" RRW1500'dür.

**%0,92 aylık kredi faiz oranı, sadece Garanti Bankası ve Koç Finans'tan kullanılacak olan kredilerde geçerlidir.

***Takasa verilecek araçta; eksper, fiyat belirlemesi, aracın takasa alınıp alınmayacağı kararı tamamen Honda Yetkili Satıcısı'na aittir.



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



Honda Finans

COTY 2016 adayları belli oldu

Jürisi Avrupalı otomotiv gazetecileri tarafından oluşan bağımsız Car of the Year organizasyonu 2016 yılının otomobilini seçmek üzere çalışmalarına başladı. İlk etapta, Car of the Year 2016 (Yılın Otomobili 2016) olmaya aday 41 yeni model açıklandı. Bunların tam listesini aşağıda bulabilirsiniz. Bu 41 otomobil, 14 Aralık 2015 tarihinde yedi adede düşürülecek. COTY 2016 seçilen otomobil ise her zaman olduğu gibi Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda açıklanacak. Geçen yıl yeni Volkswagen Passat Yılın Otomobili 2015 seçilmişti. Bir otomobilin yılın otomobili seçilmesinin, satış performansına en az 5000 ekstra adet kazandırdığı ifade ediliyor. Car of the Year 2016 – Yılın Otomobil 2016 adayları şunlar: Alfa Romeo Giulia, Audi A4, Audi Q7, Audi R8, BMW 7 Serisi, BMW X1, Ferrari 488 GTB, Fiat Egea, Ford Mustang, Ford S-Max / Galaxy, Honda HR-V, Honda Jazz, Hyundai Tucson, Infiniti Q30, Jaguar XE, Jaguar XF, Kia Optima, Kia Sorento, Land Rover Discovery Sport, Mazda2, Mazda CX-3, Mazda MX-5, McLaren 570S, Mercedes-Benz AMG GT, Mercedes-Benz

GLC / GLC Coupe, Mercedes-Benz GLE / GLE Coupe, MINI Clubman, Opel Astra, Opel Karl, Renault Espace, Renault Kadjar, Renault Talisman, Skoda Superb, SsangYong Tivoli, Subaru Levorg, Subaru Outback, Suzuki Vitara, Tesla Model X, Toyota Mirai, Volkswagen Touran ve Volvo XC90.



SERT

ANTHONY JOSHUA
Ağır Sıklet Boks
Olimpiyat Şampiyonu

YENİ MITSUBISHI
L200

Daha Sert...

- Performans ve yakıt ekonomisi sunan MIVEC motor
- ASC (Aktif Denge Kontrolü ve Kaymayı Önleyici Sistem)
- Sürücü diz hava yastığı dahil toplam 7 adet hava yastığı
- Güçlendirilmiş ve darbe emici RISE gövde
- Bi-xenon farlar
- Super Select 4x4 sürüş sistemi
- TSA (Treyler Denge Kontrolü)
- HSA (Yokuş Kalkış Destek Sistemi)
- Şerit Takip Sistemi
- Sınıfının en düşük dönüş yarıçapı
- Çift bölge dijital klima
- Anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi

* Belirtilen özellikler modellere göre farklılık gösterebilir.

Yeni Mitsubishi L200 modellerinin ortalama yakıt tüketimi 6.3-7.2 l/100 km, ortalama CO₂ emisyonu 166-189 g/km aralığındadır.

www.L200dahasert.com

MITSUBISHI MOTORS



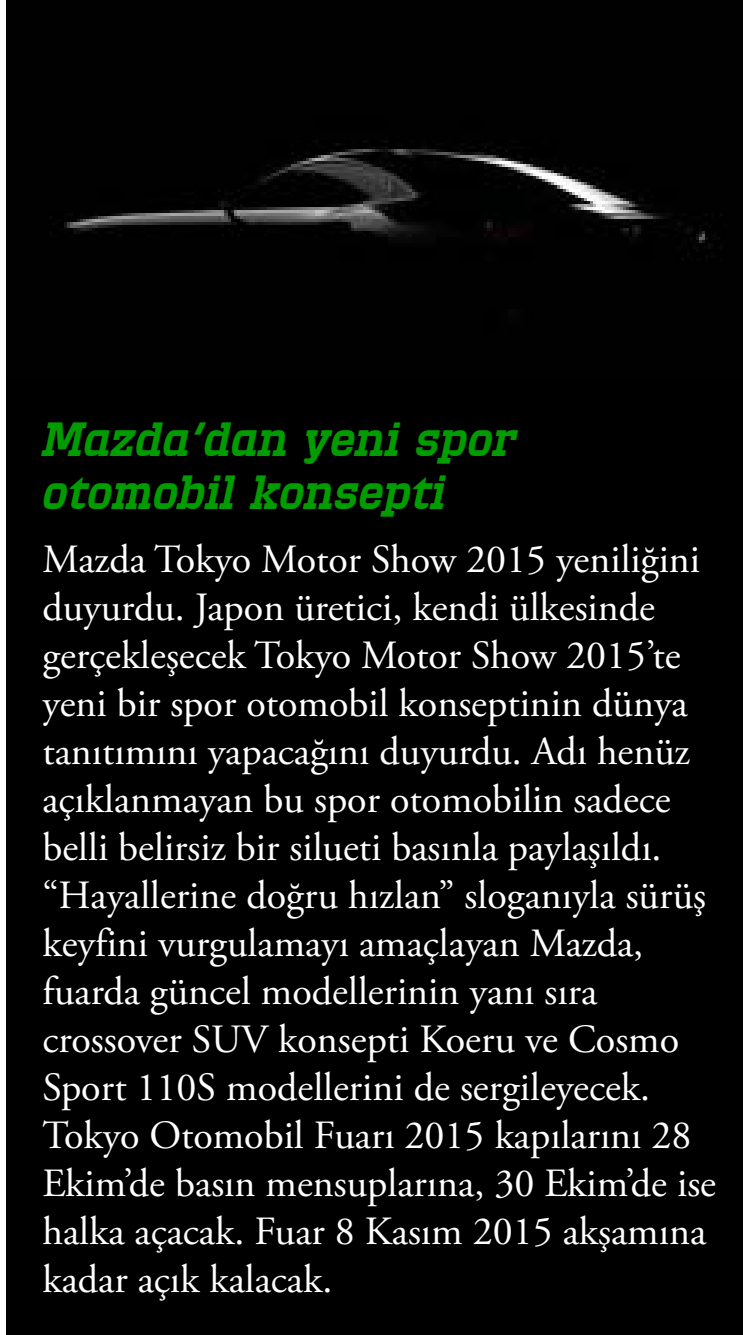
Nissan Türkiye'ye yeni genel müdür

Nissan Otomotiv A.Ş.'nin Nissan Motor Co. Ltd. bünyesine katılmasının ardından yapılan açıklamaya göre Sinan Özkök Nissan Türkiye Genel Müdürü oldu. Nissan, Türkiye'deki kararlı büyüme stratejisi çerçevesinde, bu ülkedeki satış operasyonlarının kontrolünü tamamen kendi bünyesine aldı. Sumitomo Corporation ile varılan anlaşma ve yetkili kuruluşların onayı ile Nissan Otomotiv A.Ş. (NOAS) hisseleri, Nissan Motor Co. Ltd'e devroldu. Nissan, müşterilerine sunduğu hizmetlerin bu durumdan hiçbir şekilde etkilenmeyeceğini belirtti. Ayrıca Nissan, Türkiye'deki operasyonları için Sinan Özkök'ü Genel Müdür olarak atadığını duyurdu. 45 yaşındaki Sinan Özkök, Nissan Orta Doğu Genel Müdürü Samir Cherfan'a bağlı olarak görev yapacak.



Mazda'dan yeni spor otomobil konsepti

Mazda Tokyo Motor Show 2015 yeniliğini duyurdu. Japon üretici, kendi ülkesinde gerçekleşecek Tokyo Motor Show 2015'te yeni bir spor otomobil konseptinin dünya tanıtımını yapacağını duyurdu. Adı henüz açıklanmayan bu spor otomobilin sadece belli belirsiz bir silueti basınla paylaşıldı. "Hayallerine doğru hızlan" sloganıyla sürüş keyfini vurgulamayı amaçlayan Mazda, fuarda güncel modellerinin yanı sıra crossover SUV konsepti Koeru ve Cosmo Sport 110S modellerini de sergileyecek. Tokyo Otomobil Fuarı 2015 kapılarını 28 Ekim'de basın mensuplarına, 30 Ekim'de ise halka açacak. Fuar 8 Kasım 2015 akşamına kadar açık kalacak.



Yeni Renault Megane "En Akıllı Otomobil" seçildi

Yeni Renault Megane En Akıllı Otomobil ödülünü (Best Connected Car) aldı. 2016 Renault Megane, bu ödüle otomotiv endüstrisi uzmanlarından (inovatörler, gazeteciler ve Deloitte) oluşan bir kurul tarafından layık görüldü. Bu seçimde modellerin güvenliği, sürüş yardımcıları, bağlantı arayüzü ve bilgi-eğlence donanımları göz önünde bulunduruldu. Yeni Megane, Yeni Espace ve Talisman modellerinde yer alan pek çok teknolojiyi bünyesinde barındırıyor. Bu teknolojik donanımların büyük bir bölümü otomobilde bulunan R-Link 2 multimedya sisteminin 8.7 inç'lik dokunmatik ekranı vasıtasıyla kumanda edilebiliyor. Bu tablet beş farklı sürüş modu sunan Multi-Sense sistemini de kapsıyor.



Düşüş sert başladı

Eylül ayında 12.943 adedi yerli, 34.145 adedi ise ithal olmak üzere toplam 47.088 adetlik satışa ulaşıldı. Bu rakamla bu yılın Ağustos ayına göre yüzde 24 oranında bir düşüşle karşılaştık.

Bu yılın Şubat ayından itibaren “zam gelecek” beklentisiyle otomobil satışları hep yüksek perdeden seyretti. Ancak artık “deniz bitmiş” görünüyor. Yani otomobil alanlar artık aldı. Zamlar da gelmeye başladı. Bunun üzerine her yıl klasik olarak olduğu gibi Ekim ayından itibaren okul ve ısınma masrafları bütçeleri zorladığından insanlar otomobil almayı biraz ertelemeye başladılar ve otomobil satışları düşmeye başladı. Ancak bu düşüş biraz sert başladı. Başladı diyoruz; çünkü önümüzdeki aylarda da bu düşüş devam edecek gibi gözüküyor.

Yerli otomobil satışlarında bir önceki aya göre yüzde 5 civarında bir düşüş oldu. Yerli otomobil

satışları Eylül ayında 12.943 adette kaldı. Renault 5643 adet satarak liderliğini devam ettirdi. 3046 adet satışla Fiat ikinci gelirken, 1574 adet satışla Toyota üçüncülüğe düştü. Yepyeni Egea modeliyle Fiat’ın artık liderliği zorlayacağını düşünebiliriz.

İthal otomobil satışlarında ise bir önceki aya göre yüzde 29 oranında bir azalma gerçekleşti. Yani esas düşüş ithal otomobillerde oldu. Eylül ayında 34.145 adet ithal otomobil satıldı. Eylül ayında Volkswagen 7023 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Ford, toplam 2659 adetlik satışla ikinci olurken, onun ardından araya Mercedes-Benz girdi ve 2585 adet satışla üçüncü geldi. 2438 adet satışla Opel dördüncü ve 2198 adet satışla Dacia beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Eylül ayında en fazla satan model 2990 adetle Renault Fluence oldu. Onun ardından 2939 adet satan Fiat Linea ve 2214 adet satan Renault Clio HB geldi.

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

 İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

| Ay | 2014 | 2015 |
|----------------------|----------------|------------|
| Ocak | 24.368 | 24.498 |
| Şubat | 27.167 | 40.817 |
| Mart | 37.812 | 61.676 |
| Nisan | 42.769 | 70.211 |
| Mayıs | 46.379 | 62.878 |
| Haziran | 47.278 | 67.766 |
| Temmuz | 46.602 | 64.218 |
| Ağustos | 45.131 | 61.753 |
| Eylül | 49.262 | 47.088 |
| Ekim | 50.814 | |
| Kasım | 59.695 | |
| Aralık | 110.054 | |
| 6 aylık Toplam | 399.768 | 500.905 |
| Yıllık Toplam | 587.331 | ... |

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra | Marka | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|---------------|---------|---------------|-----------------|
| 1 | Renault | 5643 | 46.339 |
| 2 | Fiat | 3046 | 28.722 |
| 3 | Toyota | 1574 | 24.449 |
| 4 | Hyundai | 1492 | 18.065 |
| 5 | Honda | 975 | 7743 |
| 6 | Ford | 213 | 2064 |
| Toplam | | 12.943 | 127.382 |

İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra | Marka | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 | Sıra | Marka | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|------|---------------|------------|-----------------|---------------|-------------|---------------|-----------------|
| 1 | Volkswagen | 7023 | 79.462 | 28 | Jaguar | 32 | 176 |
| 2 | Ford | 2659 | 32.250 | 29 | Chery | 26 | 297 |
| 3 | Mercedes-Benz | 2585 | 20.869 | 30 | SsangYong | 25 | 521 |
| 4 | Opel | 2438 | 30.196 | 31 | Tata | 17 | 150 |
| 5 | Dacia | 2198 | 25.529 | 32 | Suzuki | 13 | 140 |
| 6 | Hyundai | 2077 | 16.681 | 33 | Proton | 10 | 471 |
| 7 | Nissan | 1851 | 17.558 | 34 | Maserati | 6 | 47 |
| 8 | Renault | 1795 | 21.192 | 35 | smart | 5 | 85 |
| 9 | BMW | 1614 | 20.950 | 36 | Ferrari | 2 | 8 |
| 10 | Audi | 1605 | 13.583 | 37 | Infiniti | 1 | 30 |
| 11 | Peugeot | 1269 | 16.345 | 38 | Geely | 0 | 25 |
| 12 | Skoda | 1202 | 15.520 | 39 | Bentley | 0 | 11 |
| 13 | Seat | 1039 | 12.427 | 40 | Lamborghini | 0 | 6 |
| 14 | Kia | 1027 | 8718 | 41 | Lancia | 0 | 2 |
| 15 | Citroen | 915 | 12.400 | Toplam | | 34.145 | 373.523 |
| 16 | Toyota | 510 | 7665 | | | | |
| 17 | Honda | 441 | 2600 | | | | |
| 18 | Volvo | 440 | 4895 | | | | |
| 19 | Fiat | 353 | 3891 | | | | |
| 20 | Mazda | 263 | 1118 | | | | |
| 21 | Jeep | 148 | 2469 | | | | |
| 22 | Subaru | 130 | 1229 | | | | |
| 23 | MINI | 124 | 1042 | | | | |
| 24 | Land Rover | 100 | 977 | | | | |
| 25 | Mitsubishi | 97 | 955 | | | | |
| 26 | Porsche | 71 | 472 | | | | |
| 27 | Alfa Romeo | 34 | 578 | | | | |

“Eylül ayında yerli satışlarda Renault, ithal satışlarda Volkswagen ipi göğüsledi. En çok satan model ise Fluence oldu.”



Hyundai i10 önde

Satışları düşse de A segmentinde rakibi olmayan Hyundai i10 modeli açık ara önde gitmeye devam ediyor. Bu segmentte ikinci model yine bir Uzakdoğu markası olan Kia'nın Picanto modeli oldu. Son zamanlarda reklamları artan Fiat 500 modeli, yeterli olmasa da 13 adet satarak bu segmentin üçüncüsü oldu.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|------------------------------|-------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Hyundai i10..... | 167..... | 2365 |
| 2..... | Kia Picanto | 22..... | 118 |
| 3..... | Fiat 500 | 13..... | 168 |
| 4..... | Fiat Panda | 11..... | 115 |
| 5..... | Citroen C1..... | 11..... | 262 |
| A Segmenti toplam satış..... | | 234 | |
| A Segmenti pazar payı..... | | % 0,50 | |

Renault Clio HB lider

Filo müşterilerinin de tercih etmesiyle birlikte Bursa'da üretilen Renault Clio HB modelinin satışları iyi gidiyor. Normalde otomobil satışlarında düşüş olmasına karşın bir önceki aya göre satışlarını artıran Renault Clio HB, Eylül ayında 2214 adet sattı. Onun arkasından bir diğer yerli model Hyundai i20 geldi ve 1325 adet sattı.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|----------------------------------|-----------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Renault Clio HB | 2214 | 17.253 |
| 2..... | Hyundai i20 | 1325 | 15.700 |
| 3..... | Ford Fiesta | 859 | 8619 |
| 4..... | Volkswagen Polo..... | 802 | 15.392 |
| 5..... | Opel Corsa..... | 777 | 10.071 |
| 6..... | Dacia Sandero | 689 | 7534 |
| 7..... | Peugeot 208 | 454 | 2851 |
| 8..... | Seat Ibiza..... | 344 | 3902 |
| 9..... | Toyota Yaris..... | 241 | 3459 |
| 10.... | Nissan Micra..... | 149 | 1942 |
| B Segmenti-HB toplam satış | | 8505 | |
| B Segmenti-HB pazar payı | | % 18,10 | |



Renault Symbol önde

Satışları iyice düşmesine karşın Renault Symbol modelinin pek bir rakibi olmadığından B segmenti sedan kategorisinde liderliğini devam ettiriyor. Fiat Egea'nın B segmentinde konumlandırılması Renault Symbol'un pek hoşuna gitmeyecek ama. Belki Renault yetkilileri B segmentine özgü yeni bir model üretmenin zamanı geldiğini üşünmeye başlarlar.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|------------------------------------|-------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Renault Symbol..... | 1078..... | 15.843 |
| 2..... | Citroen C-Elysee | 610..... | 8175 |
| 3..... | Peugeot 301 | 503..... | 8126 |
| 4..... | Skoda Rapid..... | 83..... | 1560 |
| 5..... | Mitsubishi Attrage..... | 27..... | 319 |
| B Segmenti-Sedan toplam satış..... | | 2317 | |
| B Segmenti-Sedan pazar payı | | % 4,90 | |



VW Golf arayı açıyor

C Hatchback segmentinde Volkswagen Golf modeli rakipleriyle arasını iyice açıyor. 1982 adet satarak kendi segmentinin lideri olan Volkswagen Golf'ün ardından, 813 adet satışla Opel Astra HB, 455 adetlik satışla Seat Leon ve 312 adet satışla BMW 1 Serisi geldi. Bu segmentte de fazla rekabetin tadı pek yok.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|---------------------------------|-----------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Volkswagen Golf | 1982 | 16.890 |
| 2..... | Opel Astra HB | 813 | 7669 |
| 3..... | Seat Leon | 455 | 6188 |
| 4..... | BMW 1 Serisi | 312 | 3482 |
| 5..... | Toyota Auris..... | 293 | 3933 |
| 6..... | Hyundai i30..... | 254 | 3297 |
| 7..... | Renault Megane | 223 | 3381 |
| 8..... | Audi A3 HB..... | 231 | 2614 |
| 9..... | Mercedes-Benz A Sınıfı..... | 157 | 2348 |
| 10.... | Volvo V40 | 126 | 807 |
| C Segmenti-HB toplam satış..... | | 6073 | |
| C Segmenti-HB pazar payı..... | | % 12,92 | |

Eski lider sahnede

Bir önceki ay liderliği Volkswagen Jetta'ya kaptıran Renault Fluence tekrar harekete geçerek Eylül ayında 2990 adetle en çok satan model olmayı başardı. Az bir farkla Fiat Linea ikinci olurken, 1707 adet satışla Volkswagen Jetta üçüncülüğe geriledi. Toyota Corolla ve Ford Focus Sedan modellerinin de satışları düştü.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|-------------------------------------|---------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Renault Fluence | 2990 | 23.046 |
| 2..... | Fiat Linea..... | 2939 | 27.692 |
| 3..... | Volkswagen Jetta | 1707 | 18.877 |
| 4..... | Toyota Corolla | 1435 | 23.403 |
| 5..... | Ford Focus Sedan | 1424 | 18.418 |
| 6..... | Honda Civic | 975 | 7743 |
| 7..... | Hyundai Accent Blue | 920 | 8790 |
| 8..... | Audi A3 Sedan | 634 | 5174 |
| 9..... | Skoda Octavia | 599 | 6816 |
| 10.... | Mercedes-Benz CLA..... | 476 | 3613 |
| C Segmenti-Sedan toplam satış | | 14.434 | |
| C Segmenti-Sedan pazar payı | | % 30,71 | |



VW Passat liderliği kaptırmıyor

D segmentinde liderlik yarışı genelde Volkswagen Passat ile Mercedes-Benz C Sınıfı arasında yaşanıyor. Ancak 2003-2004 yıllarında segmentinin en fazla satan modeli olan Opel Vectra'nın halefi Insignia aynı başarıyı gösteremiyor. Çünkü 1.6 dizel versiyon çok geç geldi. Otomatik dizeli ise iyice gecikmişti.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|-------------------------------------|------------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Volkswagen Passat | 1808 | 21.320 |
| 2..... | Mercedes-Benz C Sınıfı | 1249 | 7314 |
| 3..... | BMW 3 Serisi | 461 | 6328 |
| 4..... | Skoda Superb | 271 | 2738 |
| 5..... | Audi A4 | 230 | 1797 |
| 6..... | Volkswagen CC..... | 194 | 1932 |
| 7..... | Volvo S60..... | 147 | 2778 |
| 8..... | Opel Insignia | 125 | 753 |
| 9..... | Ford Mondeo | 107 | 1663 |
| 10.... | Peugeot 508 | 86 | 751 |
| D Segmenti-Sedan toplam satış | | 4600 | |
| D Segmenti-Sedan pazar payı..... | | % 9,78 | |



Lider tekrar değişti

Bu segmentte bazen Mercedes-Benz E Sınıfı, bazen de BMW 5 Serisi öne geçiyor. Eylül ayında 347 adetle BMW 5 Serisi lider oldu. Mercedes-Benz E Sınıfı ise 332 adet satarak ikinci geldi. Audi A6 modelinin en büyük eksikliği 1.6 TDI motor, ama yine de 122 adetlik satış Audi A6'yı sevenlerin olduğunu gösteriyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|------------------------------------|-----------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | BMW 5 Serisi | 347..... | 5673 |
| 2..... | Mercedes-Benz E Sınıfı..... | 332..... | 4381 |
| 3..... | Audi A6 | 122..... | 834 |
| 4..... | Jaguar XE..... | 32..... | 75 |
| 5..... | Volvo S80..... | 19..... | 301 |
| E Segmenti-Sedan toplam satış..... | | 825 | |
| E Segmenti-Sedan pazar payı | | % 1,75 | |

Sıralama bozulmadı

Siyasetin sıcak gündemi ve son zamanlarda dizilerde sıkça gösterilmesi Mercedes-Benz S Sınıfı'nın da satışlarının iyi gitmesini sağlıyor. 42 adet satarak adeta rakipsiz olduğunu gösteren Mercedes-Benz S Sınıfı'ndan sonra yine bir diğer Mercedes-Benz modeli olan sportif CLS, 19 adetle ikinci geldi.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|-------------------------------|-----------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Mercedes-Benz S Sınıfı..... | 42..... | 287 |
| 2..... | Mercedes-Benz CLS | 19..... | 191 |
| 3..... | Porsche Panamera..... | 4..... | 62 |
| 4..... | BMW 7 Serisi | 3..... | 60 |
| 5..... | Audi A8 | 3..... | 48 |
| F Segmenti toplam satış | | 89 | |
| F Segmenti pazar payı | | % 0,19 | |



Rekabet iyice artıyor

Bu segmentte Nissan Qashqai ve Dacia Duster arasındaki satış rekabeti olanca hızıyla devam ediyor. Hyundai Tucson piyasaya hızlı bir giriş yaptı ancak 1.6 litrelik dizel versiyonunun olmaması çok büyük bir dezavantaj. Eğer Hyundai Tucson'da 1.6 litrelik dizel ünite olsa liderliği zorlayacağını tahmin etmek yanlış olmaz.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|------------------------------------|-------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | Nissan Qashqai | 1033..... | 11.635 |
| 2..... | Dacia Duster | 926..... | 10.221 |
| 3..... | Hyundai Tucson | 753..... | 804 |
| 4..... | Renault Kadjar | 567..... | 1704 |
| 5..... | Kia Sportage..... | 539..... | 5508 |
| 6..... | Nissan X-Trail | 417..... | 2087 |
| 7..... | Honda CR-V | 410..... | 2422 |
| 8..... | Volkswagen Tiguan | 396..... | 3925 |
| 9..... | Opel Mokka..... | 289..... | 3282 |
| 10.... | Audi Q3..... | 138..... | 758 |
| Alt-SUV Segmenti toplam satış..... | | 7410 | |
| Alt-SUV Segmenti pazar payı..... | | % 15,76 | |



Tasarım mı, motor mu?

Kimilerine göre eski kasa BMW X5 modeli, yenisinden daha iyi bir tasarıma sahip. Ancak vergilendirme sisteminden dolayı fiyatı avantajlı olan yeni BMW X5 modelinin satışları yüksek perdeden devam ediyor. Yani tasarımın yanı sıra motorun da ne kadar önemli olduğunu böylece görebiliyoruz. Darısı diğer modellerin başına!

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model | Eylül 2015 | Ocak Eylül 2015 |
|--------------------------------------|------------------------------|------------|-----------------|
| 1..... | BMW X5 | 76..... | 957 |
| 2..... | Range Rover..... | 39..... | 328 |
| 3..... | Range Rover Sport | 27..... | 360 |
| 4..... | Audi Q7..... | 17..... | 60 |
| 5..... | Mercedes-Benz GLE Coupe..... | 17..... | 28 |
| Lüks SUV Segmenti toplam satış | | 253 | |
| Lüks SUV Segmenti pazar payı | | % 0,54 | |

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

uygulamaları, videolar vb.)

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

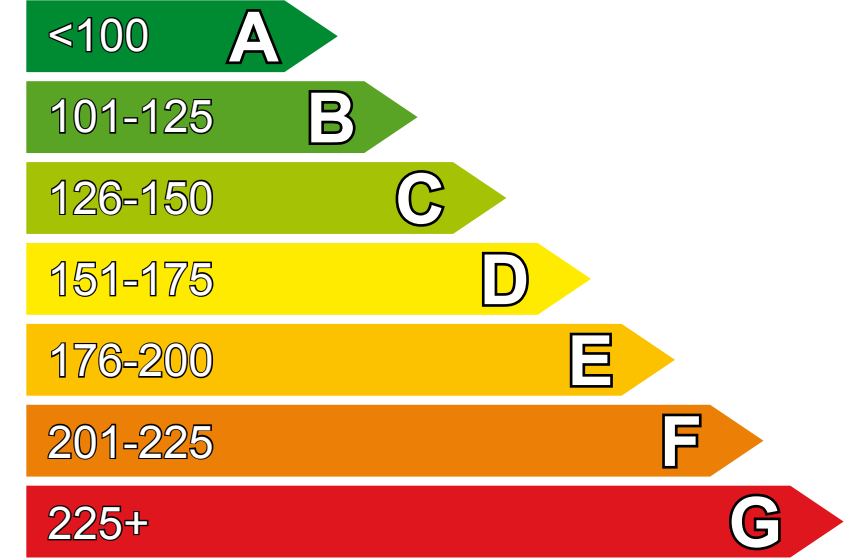
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi “A” sınıfında olurdu!

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

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Fiat Egea 1.6 dizel

Fiat'ın kompakt sedan sınıfındaki temsilcisi Egea'nın basın test sürüşü İzmir-Alaçatı çevresinde gerçekleştirildi Biz de bu organizasyona katıldık ve Fiat Egea 1.6 Multijet II 120 HP'yi kullandık. Fiat Tasarım Merkezi tarafından tasarlanan ve 520 milyon dolarlık yatırımla Türkiye'de üretilen Egea'nın hedefi, Türkiye'nin en çok satılan otomobili olmak.





Türkiye, ağırlıklı olarak sedan otomobillerin hüküm sürdüğü bir pazar. Bu pazardaki genel tüketici beklentisi de düşük yakıt tüketimli, geniş iç mekâna ve bagaj hacmine sahip otomobiller olarak açıklanabilir. Tabii ki çekici tasarım ve fiyat-donanım ilişkisini de unutmamak lazım.



İşte Egea'da bu noktalara odaklanılmış ve Fiat yetkilileri tarafından “değer, kullanılabilirlik ve karakter”, Egea'nın başarı formülü olarak özetleniyor. Fiat'ın en çok güvendiği model olan Egea'nın garantisi, 5 yıl, 100.000 km.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Fiat Egea, özellikle burun tasarımı olarak güçlü bir ifadeye sahip. Urban ve Lounge donanım seviyelerinde sunulan krom kaplamalı ön ızgara, otomobile zengin bir görünüm sağlıyor. Bunun dışında yan taraftaki kat izleri de otomobile sağlam duruşlu ifade katan iki detay. Ayrıca tavanın ortasında bulunan ve tavanı önden arkaya kat eden şerit de bu sınıf bir otomobilde

alışık olmadığımız bir tasarım detayı. Gelelim boyutlara. Otomobilin 4532 mm'lik uzunluğu Linea'dan 64 mm daha az. Ancak 1792 mm'lik genişlik 62 mm, 2636 mm'lik dingil mesafesi 33 mm daha iyi. 1497 mm'lik yükseklikse 3 mm gibi az farkla daha iyi. Rüzgâr direnç katsayısı 0.29 Cd olarak açıklanan Egea'nın bu değeri, Opel Astra Sedan gibi rakiplerinin 0.28 Cd'lik değerinin gerisinde kalsa da ait olduğu sınıf için başarılı. Bagaj kapağının bağlantı demirinin açıkta olması ve bagaj hacminden biraz çalması ise şaşırtıcı. Çünkü Linea'da bile bagaj kapağı amortisörler ile direkt olarak araç gövdesine bağlanmış.

“ 5 inçlik dokunmatik UConnect ekranı kolay anlaşılır yapıda. ”

Otomobilin yüksek ön konsolu kolay anlaşılır yapıda. Ön konsolda Urban seviyesinden itibaren yumuşak dokunuşlu plastik kullanılmış olsa da, bu plastik deseni itibarı ile fazla “zengin” his vermiyor. Kapı içlerindeki plastikler ise tüm donanım seviyelerinde sert malzemedir. Orta konsolun en üstünde U-Connect sisteminin dokunmatik ekranı var. Orta donanım seviyesi olan Urban’dan itibaren sunulan bu ekran, en üst donanım seviyesi olan Lounge’da navigasyon sistemini de kapsıyor. Ayrıca geri görüş kamerasından gelen görüntüler de bu ekrandan takip edilebiliyor. Otomobilin hem ön, hem de arka koltukları rahat. Süngerleri özel olarak seçilmiş bu koltuklardan sürücü tarafındaki Lounge donanım seviyesinde elektrikli bel desteğine sahip. İç mekânda toplam hacmi 12 litre bulan ufak eşya gözleri kullanışlılığı arttırıyor. Arka koltuklardaki yaşam alanı da ailelerin beklentisini karşılayacak kadar geniş ve 3 kişi fazla sıkışmadan yolculuk yapabiliyor. 520 lt’lik bagaj hacmi rakibi Renault Fluence’ın 530 lt’lik bagajından az farkla geride kalsa da, Opel Astra Sedan’ın 420 lt’lik bagajından daha büyük.



“ 1.6 lt 120 HP’lik motorun performansı tatminkar, ancak sesi iç mekânda hissediliyor. ”



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Fiat Egea'da 1.3 Multijet II 95 HP, 1.6 Multijet II 120 HP dizel ve 1.4 Fire 95 HP, 1.6 E-Torq 110 HP benzinli motor seçenekleri var.

Bunlardan 1.6 E-Torq, 2016 yılının Ocak ayında otomatik vitesli olarak satışa sunulacak. DCT (çift kavramalı) şanzımanlı 1.6 Multijet 120 HP ise 2016'nın ikinci yarısında yollarda olacak. Benim kullandığım otomobilde 6 ileri

oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş 1.6 Multijet II 120 HP'lik motor vardı. Bu motor 120 HP'lik gücü ve 320 Nm'lik torku ile 1.6 dizel motorlar arasında fena sayılmayacak bir noktada. Dizel motor gürültüsü iç mekânda hissedilen motor 1750 d/d'den üretilen 320 Nm'lik maksimum tork ile alt devirlerde bile fazla zorlanmadan ilerliyor. Vites geçişleri rahat.



0-100 km/s hızlanması 9.7 saniye olarak açıklanan 1270 kg'lık otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 4.2 lt/ 100 km. Bu değerler Renault Fluence 1.5 dCi 110 HP'de sırasıyla 11 sn ve 4.6 lt/100 km, Opel Astra Sedan 1.6 CDTi 136 HP'de 10.1 sn ve 3.7 lt/100 km olarak açıklanıyor.

Otomobilde bulunan, 3 kollu direksiyon simidi şık ve ele iyi oturuyor. Direksiyon sistemi doğal olarak sürücü ile fazla iletişim kurmuyor ancak aracı yönlendirmek sorunsuz. Birçok Fiat modelinde gördüğümüz City tuşu Egea'da da var ve bu sayede yumuşayan direksiyon ile şehiriçi manevraları daha rahat yapabilmek mümkün. Önde McPherson, arkada torsiyonlu süspansiyon sistemi bulunan otomobilde konfor-yol tutuş dengesi iyi ayarlanmış ve virajlarda tedirginlik vermiyor. Kaymak asfaltta sessiz şekilde ilerleyen otomobilde, stabilize yola girildiğinde B sütunu çevresinde ufak tefek çıtırtılar oluşuyor ki, bu durumun ilerleyen süreçte giderileceğini umuyorum.

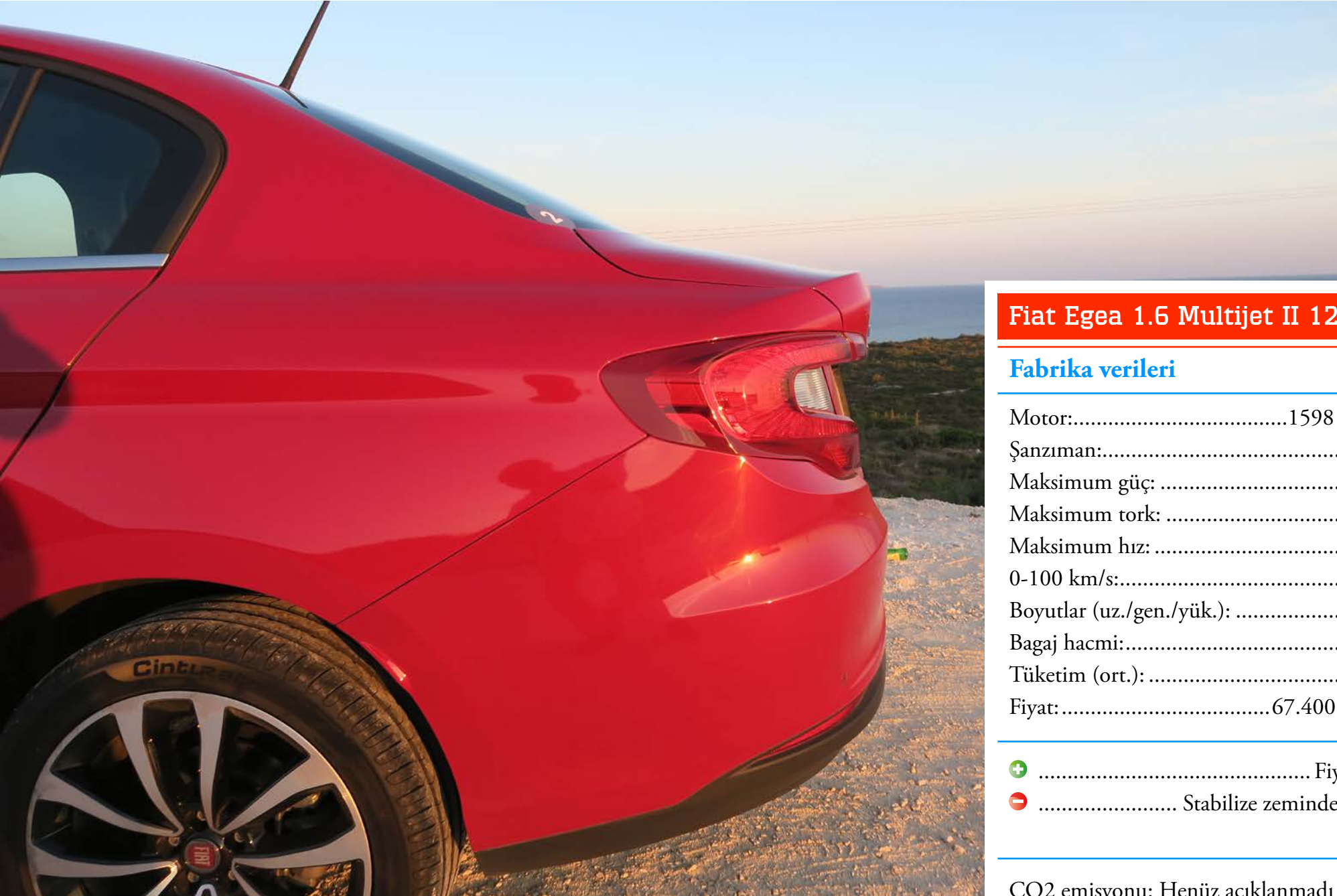
“ Egea'nın ön ve arka koltukları rahat. Bagajın bağlantı demirleri bu otomobile yakışmamış. ”



SONUÇ

1.4 Fire 95 HP motorda 49.900 TL'lik, 1.3 Multijet 95 HP motorda 60.400 TL'lik, 1.6 Multijet 120 HP'lik motorda 67.400 TL'lik fiyata sahip Egea, fiyat-donanım-performans ilişkisi olarak başarılı bir otomobil. Ufak tefek kusurları olsa da (yer yer kalite hissi, bagaj bağlantı demiri, LED'li aydınlatma olmaması) bunlar göz ardı edilebilecek noktalar.





Fiat Egea 1.6 Multijet II 120 HP

Fabrika verileri

| | |
|---------------------------|---|
| Motor: | 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel |
| Şanzıman: | 6 ileri oranlı manuel |
| Maksimum güç: | 120 HP @ 3750 d/d |
| Maksimum tork: | 320 Nm @ 1750 d/d |
| Maksimum hız: | Henüz açıklanmadı |
| 0-100 km/s: | 9.7 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4532 / 1792 / 1497 mm |
| Bagaj hacmi: | 520 lt |
| Tüketim (ort.): | 4.2 lt /100 km |
| Fiyat: | 67.400 (Urban) / 70.900 (Lounge) TL |

| | |
|---|---|
| + | Fiyat-performans-donanım ilişkisi |
| - | Stabilize zeminde ufak tefek çıtırtılar, motor sesi, bazı yerlerde kalite hissi |

CO2 emisyonu: Henüz açıklanmadı

Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

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

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

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

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

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

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

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

Seat Leon Cupra

Seat Leon Cupra artık 280 HP'lik motoru ile ülkemizde. Bununla birlikte DCC adlı adaptif şasi de artık standart donanım listesine eklenmiş durumda.





Y

aklaşık bir yıl kadar önce e-otodergi'nin 75. sayısında Seat Leon Cupra'nın 265 HP'lik versiyonuna yer vermiştik.

Leon Cupra şimdiyse 280 HP'lik motoru ile karşımızda. Geçen yıl 280 HP'lik Leon Cupra'yı getirmeyen Seat gamına 280 HP'lik motorun girmesi elini kuvvetlendirdi (yurtdışında 290 HP'likler de var) çünkü kompakt hızlı hatchback sınıfı 310 HP'lik 2.0 turbo motora sahip Honda Type-R'in gelmesi ile renklendi.



280 HP'lik versiyon, 265 HP'lik versiyondan farklı olarak 225/40 R18 ebadındaki lastikler yerine, 235/35 R19 ebadında lastiklerle satılıyor ve bagaj kapağındaki Cupra ambleminin altındaki 280 yazısı ile daha güçlü olduğunu sinyallerini veriyor. 280 HP'lik versiyon da tıpkı 265 HP'lik kardeşi gibi kuzu postunda bir kurt ve daha önce 265 HP'lik kardeşi

için dediklerimiz bu otomobil için de geçerli. Karoserde 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 formu arka tampon otomobilin sportif ayrıntısı. Sade sportiflik iç mekânda da

“ Leon Cupra'nın iç mekanında sade bir sportiflik var. Vites değişimleri direksiyondan yapılabilir. ”

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. Bu tip bir otomobilde analog bir turbo basınç göstergesi olması şık olurdu.

Stop-start teknolojili direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli (maksimum turbo basıncı 1.1 bar), 2.0 litrelik benzinli motorun 350 Nm'lik maksimum torku, 265'lik versiyonla aynı. Ancak maksimum tork biraz daha geniş bir banda yayılmış (1750-5600 d/d). 280 HP'lik maksimum güç ise kardeşine göre daha kısa bir devir bandında ortaya çıkmasına rağmen, maksimum torkun düşmeye başladığı devirlerde maksimum güce ulaşılması sayesinde kesintisiz bir üst devir hızlanması sağlanıyor. 6 ileri oranlı DSG şanzımanla ön tekerleklere aktarılan bu güç, Leon Cupra'ya etkileyici bir ivmelenme sağlıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s



“ 280 HP'lik motor çok sinirli. Metal pedal takımı bu tip otomobillerin olmazsa olmazı. Kapı içi ergonomisi başarılı ve ön koltuk altında bir eşya gözü var. ”

hızlanmasını 5.8 saniye ile tamamlayan otomobil, benim yaptığım ölçümlerde de fabrika verilerinden 0.1 saniye (5.7 sn) daha iyi bir değere imza attı. Bu hızlanma değeri 265 HP'lik versiyonun test sonucuna göre 0.1 saniye daha iyi olsa da, diğer değerler neredeyse aynı. Bu arada araçla ilgili hızlanma testleri biraz problemlili geçti. Tıpkı 265 HP'lik versiyondaki gibi kalkış kontrol (launch control) sistemini kullansam da araç en iyi sonucu çok zor elde etti ve 0-100 km/s kalkışların büyük çoğunluğu 6.0-6.2 saniye civarında gerçekleşti. Açıkçası bu durum çok şaşırtıcı çünkü aynı zeminde "launch control" ile yapılan kalkışlarda aynı sonucun alınması gerekirdi. 265 HP'lik versiyon bunu başarmıştı. "Launch control" uygulaması sırasında elektronik sürüş destek sistemleri kapatılıyor, vites spor konuma alınıyor, sürüş profilinden Cupra veya Spor seçildikten sonra sol ayak frende olacak şekilde sağ ayakla gaza basılıyor. Motor devri 3200 d/d civarında sabitleniyor ve bundan sonra ayak frenden kaldırılıyor. İşte bu kalkış anında aracın ön tekerlekleri 265 HP'lik versiyonda olmadığı kadar, beklenenden fazla patinaja düşmek suretiyle, caddeci tabiri ile "sararak" en hızlı kalkışı yapmayı zorlaştırıyor. Yaklaşık 9.000 km'de olan test otomobilimizin lastikleri

“ *Alcantara-
deri kaplamalı
koltukların
öndekileri vücudu
tam anlamıyla
kavriyor.* ”



yeterince iyi durumdaydı ve lastik havaları da üreticinin önerdiği değerlerdeydi. Muhtemelen kalkış kontrol sistemi ile ilgili bu araca özgü bir aksaklık meydana geldi. Bunları bir kenara bırakırsak 265 HP'lik versiyondan daha geniş lastiklere sahip bu otomobilin 100-0 km/s fren testi sonuçları biraz daha iyi çıktı.

Otomobilde bulunan kilitli diferansiyel özellikle viraj çıkışlarında işe yarıyor. Adaptif şasi DCC (Dynamic Chassis Control) sayesinde

virajlarda yana yatma eğilimi biraz daha az ve yol tutuş çok iyi. Direksiyon tepkisi de böyle bir otomobilden bekleneceği gibi sportif. Motor gerçekten sinirli ve acemi sürücüler sürüş destek sistemlerini tamamen kapatmayı akıllarından geçirmemeli. Konfor modunda çok konforlu olmasa bile kabul edilebilir bir konfor sunan bu sert karakterli otomobilde ekonomik sürüş isteyenler "kişisel" ayar yapıp yelken-serbest sürüş modu ile ekstra menzil elde edebilir. Ben 900 km'yi bulan test sürüşünde (test ölçümleri,

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.



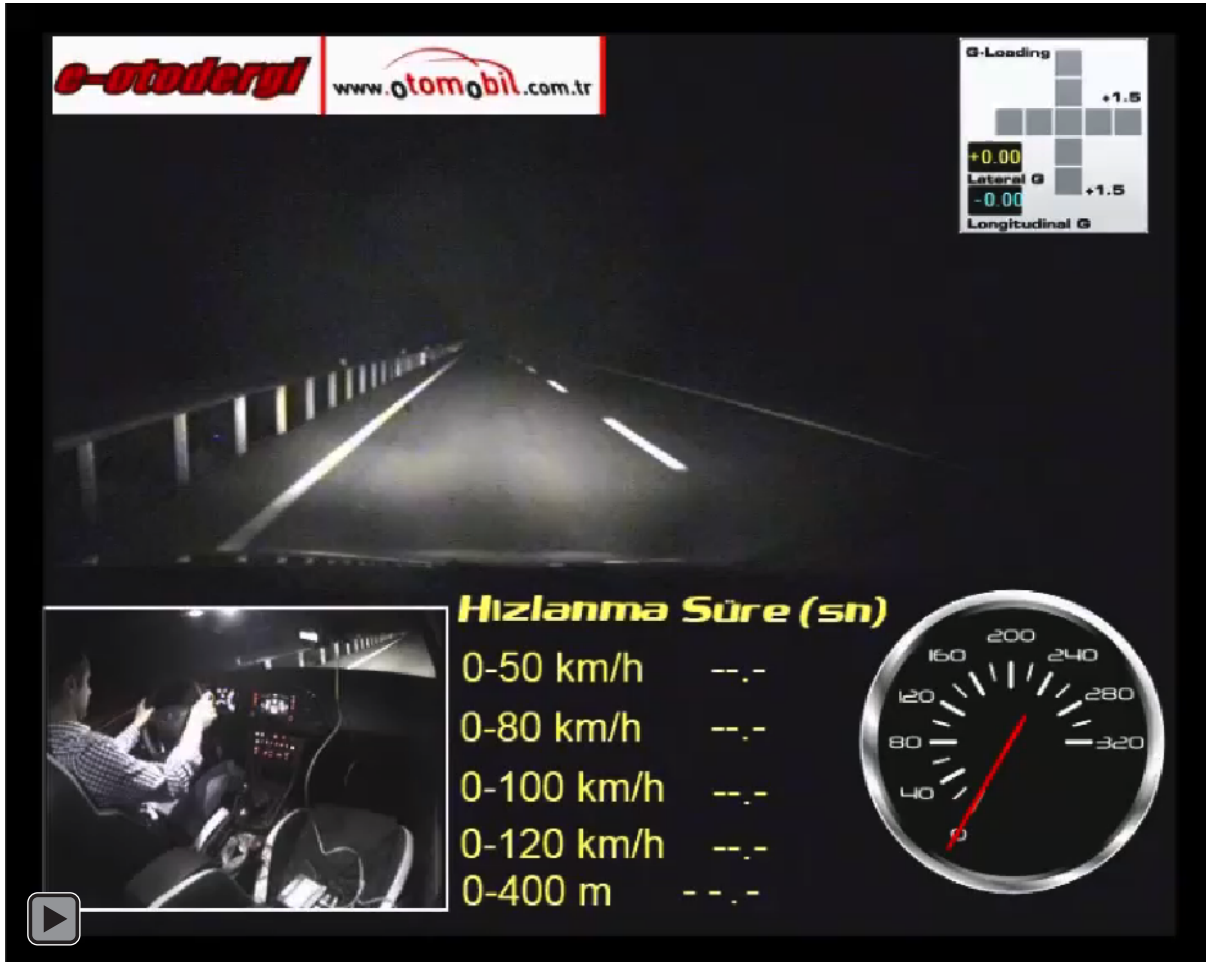
yüksek hızlı otoyol sürüşü, şehiriçi kullanım dâhil) 11.5 lt/1000 km tüketim ortalaması elde ettim. Tabii ki sakın kullanımlarda bu değeri kolayca 7.0 lt /100 km seviyesine çekmek mümkün.

SONUÇ

280 HP'lik Leon Cupra'nın en büyük farkı DCC'yi standart olarak sunması. Bunun dışında 144.000 TL'lik fiyat donanım ve rakipleri göz önüne alındığında daha uygun kalıyor.

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Seat Leon Cupra 2.0 TSI 280 HP DSG

Fabrika verileri

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Motor: | 1984 cc, 4 silindirli, 16V, turbo |
| Şanzıman: | 6 ileri DSG |
| Maksimum güç: | 280 HP @ 5700-6200 d/d |
| Maksimum tork: | 350 Nm @ 1750-5600 d/d |
| Maksimum hız: | 250 km/s |
| 0-100 km/s: | 5.8 sn |
| Bagaj hacmi: | 380 lt |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4271 / 1816 / 1434 mm |
| Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.): | 8.5 / 5.5 / 6.6 lt/100 km |
| Baz fiyat: | 144.000 TL |

Test verileri

Hızlanma

| | |
|-------------|---------|
| 0-50 km/s: | 2.7 sn |
| 0-80 km/s: | 4.3 sn |
| 0-100 km/s: | 5.7 sn |
| 0-120 km/s: | 7.5 sn |
| 0-400 m: | 14.0 sn |

Ara hızlanma

| | |
|---------------------|--------|
| 60-100 km/s (D'de): | 3.9 sn |
| 80-120 km/s (D'de): | 4.2 sn |

Frenleme

| | |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 35.3 m |
| 80-0 km/s: | 22.5 m |
| 50-0 kms: | 8.5 m |

| | |
|---|--------------------------------------|
| + | Yol tutuş, performans, fren mesafesi |
| - | İç mekânda çitirtılar |



BMW 218i Coupe

218i Coupe, geleneksel BMW coupe özelliklerini kompakt gövdede bir araya getiriyor.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



Devir değişiyor. Günümüzde otomobil pazarında da bir değişim olduğu gerçek. BMW de önden çekişli MPV, 2 Serisi Active Tourer ile yeni bir pazara giriş yapmıştı. Active Tourer'dan daha sonra tanıtılan ve bu sayfalarda görülen 2 Serisi Coupe ise geleneklerine daha bağlı. Klasik BMW oranlarına sahip 3 hacimli gövdeye ve arkadan itişli aktarmaya sahip. Zaten bir BMW'yi BMW yapan özelliklerden 2 tanesi de bunlar.

Sportif otomobiller konusunda haklı bir üne sahip BMW'nin kompakt coupe geleneğini BMW 1600-2 ve 2002'ye kadar uzanıyor. 45 yılı aşan bu geleneğin günümüzdeki temsilcisi olan 2 Serisi Coupe, eski 1 Serisi Coupe'nin yerini aldı. Ancak platform olarak güncel 1 Serisi ile kardeş durumunda. Uzunluğu 1 Serisi'nden 11 cm daha fazla olan 2 Serisi Coupe uzun motor kaputu ve arkaya doğru azalan tavan çizgisi güçlü bir duruşa sahip.

Rahat kullanımlı ön konsol 1 Serisi kullanıcılarına oldukça tanıdık gelecektir. İç mekânda, tıpkı 1 Serisi'nde olduğu gibi yumuşak dokunuşlu plastikler kullanılsa da, diğer Alman premiumlar kadar zengin durmuyor. Arak taraftaki oturma alanı 1 Serisi hatchback'ten biraz daha dar ancak eski 1 Serisi Coupe'den 21 mm daha fazla diz mesafesi sunuyor ve sonuç olarak arka koltuklarda 175 cm boyundaki insanlar için kabul edilebilir bir yaşam alanı var. 390 litrelik bagaj hacmi de bir kompakt coupe için hiç de fena sayılmaz.



“ *Klasik BMW göstergeleri sık.
3 silindirli, 1.5 litrelik motor 136 HP
gücünde. 8 ileri otomatik şanzıman
hızlı geçişlere sahip.* ”



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Test aracımızda BMW'nin yeni motor ailesine mensup, 3 silindirli, 1499 cc'lik, turbo beslemeli benzinli motor görev yapıyordu. 136 HP'lik gücünü 4500-6000 d/d aralığında üreten bu motorun maksimum torku ise 1250 d/d gibi düşük bir devirde 220 Nm. Rölanti devrinin biraz üzerinde olan bu maksimum tork devri sayesinde otomobilde çekiş sıkıntısı yaşanmıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını



8.9 saniyede tamamlayan 218i Coupe, GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde 9.55 sn'lik 0-100 km/s değeri elde etti. Bu çok hızlı olmasa da 218i'nin serisinin giriş modeli olduğunu ve ürün gamının yeni tanıtılan 370 HP'lik M2'ye kadar uzandığını söylemem lazım. Test aracımızda 225/45 R 17 ebadında lastikler takılıydı (standart 205/55 R 16).

Tatlı sert süspansiyon sistemi bu tip otomobillerde aranan bir özellik ve 218i Coupe'de bu tip süspansiyon sistemi ve ön-arka aks arasındaki yüzde 50-50 ağırlık dağılımının yardımı ile dengeli sürüşe sahip. Sürüş pozisyonu ve ön görüş açısı iyi. M paket kapsamında gelen şık direksiyon simidi ele oturuyor ve yönlendirme hissi başarılı. Rüzgâr ve yol sesi ise BMW 1 Serisi seviyesinde.

SONUÇ

218i Coupe çok hızlı olmasa da makul performansa ve yol tutuş, direksiyon hissi gibi konularda dinamik sürüş özelliklerine sahip. Fiyatı ise bu performans için biraz yüksek.



“ Geniş açılan kapıların arkasında opsiyonel olarak alınan 3 kollu M direksiyon simidi görülüyor. Sürüş pozisyonu alçak olan otomobile hakim olmak kolay. Arka koltuklar 1 Serisi Hatchback'ten daha dar, ama bu tip bir otomobil için yeterli. ”

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.



“ 390 litrelik bagaj, coupe tutkunlarının işini fazlasıyla görecektir. ”

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



BMW 218i Coupe

Fabrika verileri

Motor:..... 1499 cc, 3 silindirli, 12V, turbo
 Şanzıman:..... 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 136 HP @ 4500-6000 d/d
 Maksimum tork:220 Nm @ 1250 d/d
 Maksimum hız:210 km/s
 0-100 km/s:.....8.9 sn
 Bagaj hacmi:.....390 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4432 / 1774 / 1418 mm
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış /ort.): 6.5/4.6/5.3 lt/100 km (17inç jantlar ile)
 Fiyat:38.112 Euro (baz) /53.116 Euro (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:.....3.4 sn
 0-80 km/s:.....6.55 sn
 0-100 km/s:.....9.55 sn
 0-120 km/s:.....13.6 sn
 0-400 m:16.95 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):.....5.8 sn
 80-120 km/s (D'de):.....7.6 sn

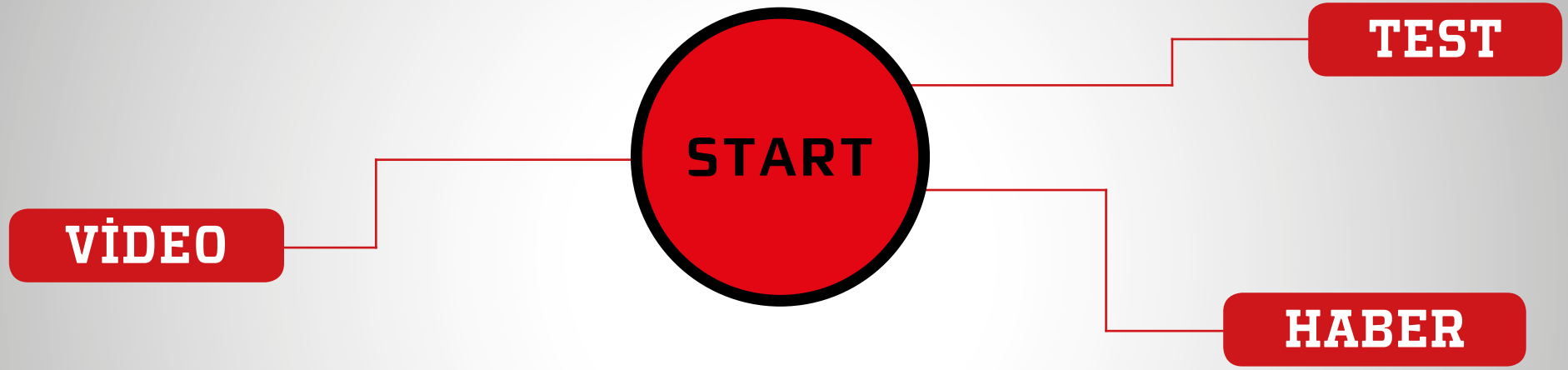
Frenleme

100-0 km/s:.....38.1 m
 80-0 km/s:.....24.0 m
 50-0 kms:.....9.5 m

+ Yol tutuş, direksiyon hissi
 - Opsiyonlarla fazlaca yükselen fiyat



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

BMW 218i Cabrio

2 Serisi gamının en havalı karoseri olan cabrio; giriş seviyesindeki 1.5 litre 136 HP'lik motoru ile karşımızda.



BMW 2 Serisi ürün gamını iki kanada ayırabiliriz. Bunlardan ilki Active Tourer ve üçüncü koltuk sırasını sunan Gran Tourer adlı ailevi yönü kuvvetli olan kanat, diğer tarafta ise biraz daha hareketli yaşam tarzına sahip kişiler için coupe ve cabrio. Bu sayfada görülen 218i Cabrio, önceki sayfalarda gözüken 218i Coupe ile aynı altyapıya sahip. 130.000 adetten fazla satılan 1 Serisi Cabrio'nun yerini alan 2 Serisi Cabrio, tıpkı coupe karoserli kardeşindeki gibi belirgin omuz çizgisi, şişkin arka çamurlukları, uzun motor kaputu ile güçlü bir duruşa sahip.





M Sport paket kapsamında gelen daha geniş hava yarıklarına sahip ön tampon, M Sport fren kaliperleri ve 18 inçlik jantlar da bu çekici tasarımın kreması durumunda.



Otomobilin iç mekânını uzun uzun anlatmayacağım, çünkü 2 Serisi Coupe ile neredeyse aynı. Sadece arka koltuklardaki yaşam alanı biraz daha kısıtlı bir de el freninin sağ tarafında, tavan açma mekanizmasının butonuna sahip. Yola çıkma zamanı! Tente tavanlı 2 Serisi Cabrio, üstü kapalıyken neredeyse coupe kardeşi kadar sessiz bir otomobil. Yani tente tavan akustik konfor konusunda fazla bir dezavantaj yaratmıyor. Tavan 50 km/s hıza kadar 20 saniyede açılabilir. Üst açık gezerken eğer arka koltukların üstünde rüzgâr koruyucusu varsa 80-90 km/s hıza kadar rüzgârdan rahatsız olmadan yolculuk yapabilmek mümkün. Bu da özellikle ılık yaz akşamlarında ayrı bir keyif, tabii ki havası temiz olan yerlerde.

“ 2 Serisi Cabrio’nun tente tavanı 50 km/s’ye kadar olan hızlara kadar açılıp kapanabiliyor. Bu işlemin süresi ise 20 saniye. Arka koltuklardaki yaşam alanı ve bagaj hacmi, 2 Serisi Coupe’den biraz daha az. ”



Otomobilde yer alan 136 HP'lik motor önceki sayfalardaki 218i Coupe'nin motoru ile aynı. Ancak bu motorların taşınması gereken ağırlık 218i Cabrio'da 155 kg daha fazla, 1590 kg. Bunun nedeniyse gövdeye yapılan takviyeler ve tavan mekanizması. Ekstra ağırlık ve önde 225/40 R18, arkada 245/35 R18 ebadındaki opsiyonel jant-lastik kombinasyonu ile birlikte performansın coupe'ye göre törpülenmiş olduğu hissediliyor. Ancak yine de makul bir hızlanma mevcut. Sürüş özellikleri ise sportif ve dengeli. Karoser cabrio bir otomobil için son derece rijit ve gövde titreşimleri az.



SONUÇ

218i Cabrio; performanstan çok havalı otomobil arayışında ve özel zevkleri olan kişilere yönelik, sürüşü dengeli, pek fazla rakibi olmayan premium bir kompakt cabrio.

“Rüzgar direnç katsayısı 0.32 Cd olan otomobil, tavanı kapalıyken de göze güzel geliyor.”

BMW 218i Cabrio

Fabrika verileri

Motor:.....1499 cc, 3 silindirli, 12V, turbo
 Şanzıman:..... 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 136 HP @ 4500-6000 d/d
 Maksimum tork:220 Nm @ 1250 d/d
 Maksimum hız:205 km/s
 0-100 km/s:..... 9.6 sn
 Bagaj hacmi:.....280-335 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4432 / 1774 / 1413 mm
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):. 7.1/5.0/5.8 lt/100 km (17 inç jantlar ile)
 Fiyat:..... 45.212 Euro (baz) / 56.110 Euro (test aracı)

+ Yol tutuş, direksiyon hissi
 - Opsiyonlarla fazlaca yükselen fiyat, dar arka koltuklar

134 g/km

C



Toyota Auris 1.4 Dizel

Toyota Auris, 2015 model yılı için hem görsel, hem de mekanik olarak elden geçirilmiş.





K

ompakt sınıf hatchback'ler özellikle Avrupa otomobil pazarında büyük öneme sahip. Toyota da 2007 yılında Corolla Hatchback yerine tanıttığı Auris ile bu segmentte yeni bir başlangıç yaptı ve Batı Avrupa'da özellikle 2010 yılından sonra yollara çıkan hibrit versiyonu ile dikkat çekti.

2012 yılında ikinci nesline geçen Auris, 2015 model yılı için makyajlanarak tazelandi ve bu sayfalarındaki görünümüne kavuştu. Bununla birlikte motor gamında ve yürüyen aksamda da değişiklikler yapıldı. Avrupa'da 1.33 lt 99 HP, 1.6 lt 132 HP, 1.2 litre turbo 116 HP benzinli; 1.4 lt 90 HP, 1.6 lt 112 HP turbo dizel ve 1.8 lt 136 HP hibrid motorlu seçeneklerle satılan makyajlı Auris, ülkemizde sadece 1.33 lt ve 1.6 lt benzinli ile 1.4 D-4D dizel motorlu seçenekler ile satılmakta.

NELER DEĞİŞTİ?

Makyajla birlikte Auris'teki en çarpıcı değişim burun kısmında görülüyor. Burun kısmındaki amblemi çerçeveleyen ve keskin bakışlı farların uç noktalarına doğru çekilen krom çita otomobile eskisinden daha havalı bir görüntü vermiş. Bu arada krom çerçeveli ön alt ızgaranın, en üst donanım seviyeleri olan Premium ve Premium Navi'de bulunduğunu söyleyelim. Arka tarafta da stop lambaları ve tamponda değişim göze çarpıyor.

İç mekân da bu değişimden nasibini almış. Öncelikle görsel kalite hissinin eskisinden daha iyi olduğunu söyleyebilirim. Bununla birlikte havalandırma ızgaraları, klima kumandaları



“ İç mekandaki en büyük yenilik büyük multimedya ekranı. Orta konsolda ve sol tarafta kapaklı eşya gözü var. Motorun gücü aynı ancak tork devri 400 d/d aşağıya çekilmiş. ”

değişmiş ve 7 inçlik, gösterişli, dokunmatik özellikli multimedya ekranı eklenmiş. Orta konsolun alt kısmında yer alan ön koltuk ısıtmaları, 12V'luk soket ve USB-Aux girişi de bir kapak altına gizlenmiş. Kullanım açısından bakmak gerekirse dokunmatik ekran kolay anlaşılır bir yapıda, klima butonları ise yumuşak dokunuşları ile güzel bir his veriyor. Ancak bozuk yollarda ön konsolda oluşan hafif cırtırtılar, daha önceki Toyota modellerinde pek görmediğim bir olumsuzluk oldu. Otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesi iyi ancak baş

mesafesi panoramik cam tavan nedeniyle biraz kısıtlı.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Auris 1.4 D-4D'de süspansiyon olarak önde McPherson, arkadaysa torsiyonlu sistem kullanılmış. Ön süspansiyon sisteminde helezon yaylar, amortisör ve amortisör takozu gibi parçalar elden geçirilmiş. Bu sayede düz gidiş konforu ve darbe emişte biraz iyileşme sağlanmış. Arka süspansiyon da elden geçirilmiş ancak bu sistemlerin genel karakteristiği olarak

“*Karartılmış arka camlar ve krom çerçeveli ön alt ızgara, Premium donanım seviyesine has özellikler.*”





“ Premium donanım seviyesinin diğer bir ekipmanı olan cam tavan arkada baş mesafesini azaltıyor, ancak iç mekana aydınlık bir hava kattığı kesin. ”



kısa sert darbeler arka tarafta biraz hissediliyor. Daha güçlü versiyonlarda arkada daha komplike bir sistem olan çift salıncaklı süspansiyon kullanıldığını da belirteyim. Aracın 1.4 litrelik, 8 supaplı, 4 silindirli turbo dizel motorunun hacmi eskisi ile aynı olsa da düşük sürtünmeli yeni pistonlar, yeni silindir kapağı uygulanmış. Turbo da eskisinden daha ufak. Sessiz ve yumuşak çalışma karakteri olan bu motorun 90 HP'lik gücü ve 205 Nm'lik torku eskisi ile aynı. Ancak maksimum tork eskisinden 400 d/d daha düşük motor devrinde yani 1400 d/d'de ortaya çıkıyor ve 2500 d/d'ye kadar devam ediyor. Bu da alt devirlerde daha iyi bir çekiş anlamına geliyor. Ancak otoyol kullanımlarında 1.5 lt ve 1.6 lt'lik turbo dizel rakiplerinden biraz daha ağırkanlı kalacağı da bir gerçek. Vites geçişleri rahat olan otomobil, yol tutuş olarak da güvenli

SONUÇ

Auris 1.4 D-4D, Active donanım seviyesinde 77.600 TL'lik, Premium Navi'de ise 91.950 TL'lik etikete sahip. Test aracımız Premium Navi donanım seviyesindeydi ve alt donanım seviyelerinde olmayan panoramik cam tavan, deri-Alcantara-kumaş koltuklar, akıllı park sistemi, ısıtılmalı ön koltuklar gibi ekipmanları içeriyordu. Aynı sınıfta yer alan ve yine hatırı

satılır derecede «dolu» bir donanım listesine sahip Peugeot 308 1.6 e-HDi 115 HP Start&Stop Allure (geri görüş kamerası, anahtarsız çalıştırma, cam tavan opsiyonel) 86.890 TL'lik fiyat etiketine (bir alt donanımda aynı fiyata 120 HP otomatik seçeneği de var), Ford Focus 1.6 TDCi 115 HP Titanium ise 84.150 TL'lik fiyata sahip. Auris 1.4 D-4D iyi bir otomobil. Ancak 1.4 lt'lik motoruna rağmen 1.6 lt'lik rakipleri ile benzer etikete sahip.

Toyota Auris 1.4 D-4D Premium

Fabrika verileri

Motor:.....1364 cc, 4 silindirli, 8V, turbo dizel
 Şanzıman:.....6 ileri manuel
 Maksimum güç:90 HP @ 3800 d/d
 Maksimum tork: 205 Nm @ 1400-2800 d/d
 Maksimum hız:180 km/s
 0-100 km/s:..... 12.5 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4330 / 1760 / 1475 mm
 Bagaj hacmi:..... 360 lt
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):..... 4.6 / 3.6 / 4.0 lt /100 km
 Baz fiyat / test aracı:..... 77.600 / 91.950 TL

+ Sessiz motor, tüketim
 - Arka baş mesafesi metal tavanda daha iyi, fiyat

105 g/km **B**



Citroen C4

Makyajla birlikte EAT6 adlı tam otomatik şanzımana kavuşan C4, artık daha fazla konfor vaat ediyor.





F

ransız üretici Citroen, kompakt hatchback modeli C4'ü PSA Grubu'nun yeni 6 ileri tam otomatik şanzımanıyla donatarak müşterilerinin bu yöndeki beklentilerini karşılamaya başladı.



“

Yeni 6 ileri tam otomatik şanzıman EAT6, C4'te konforu arttırıyor. Vitesin konumu dijital göstergenin sol tarafında büyük bir harfle gösteriliyor.

”

TASARIM

C4'te makyajla birlikte çok da önemli tasarım değişiklikleri gerçekleştirilmedi. Boyutları aynı kalan otomobilde dikkati çeken yenilikler arasında yeni ön farlar, led gündüz farları, yeni ön tampon ve 3D görünümlü stop lambaları dikkat çekiyor. Otomobilin uzunluğu 4329 mm, genişliği 1789 mm, yüksekliği 1523 mm, dingil mesafesi ise 2608 mm. 408 litrelik bagaj hacmi bulunan otomobilin boş ağırlığı ise 1240 kg.

İÇ MEKAN

Konfor odaklı tasarlanmış iç mekanda, daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz gibi koltuklar rahat, eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli, malzeme ve işçilik kalitesi sınıf standartlarını karşılıyor. Konforu arttıran detaylardan biri olan 7 inç'lik dokunmatik ekran ise Exclusive donanımıyla geliyor. Arka koltukta diz mesafesi yeterli.

MOTOR

1.2 litrelik, 3 silindirli, turbo benzinli motor 5500 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 230 Nm tork üretiyor. Yeni 6 ileri tam otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, sürücüye 197 km/s'lik maksimum hız ve 10.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Motor-şanzıman ikilisinin ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 4.9 lt/100 km iken, bizim test kullanımımızda 5.8 lt/100 km olarak gerçekleşti. Motorun karbondioksit

salımı ise 113 g/km'lik değerle son derece düşük.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Performanstan daha çok konfor öncelikli olarak geliştirilmiş bir model olan C4 1.2 PureTech EAT6, kullanıcısına özellikle de yeni tam otomatik şanzımanla sorunsuz bir sürüş sağlamayı başarıyor. 3 silindirli motordan gelen hafif sarsıntı ve EAT6 şanzımanın şu ana kadar kullandığımız Peugeot modellerinde daha başarılı olması ise bu modelde dikkat çeken negatif özellikler. Ancak elbette yeni şanzımanda eskisi gibi aşırı sarsıntı, kararsız ve yavaş vites değişimleri kalmamış. Direksiyon sistemi daha net ve hızlı tepkiler verse daha iyi olurdu. Ama zaten tasarımına bile bakıldığında sportif bir iddiası olmadığını belli ediyor. Süspansiyon sistemi de, tüm bu özelliklerle birlikte beklendiği üzere yumuşak ve bu sayede yeterli konforu sunuyor.

SONUÇ

Citroen severler bekledikleri şanzımana kavuştular. Çok eleştirilen eski yarı otomatik ya da robotize şanzımanlar artık yerini yavaş yavaş her modelde EAT6'ya bırakıyor. Bu da otomatik şanzıman tercih edenlerin markadan kaçmasını



“

*C4'ün koltukları rahat.
Arkada yeterli diz mesafesi
sunuluyor. Bagaj hacmi
408 litre.*

”



engelleyecek bir özellik. Makyajlı C4'te bu sayfalarda gördüğünüz 1.2 litrelik turbo benzinli seçeneğin yanı sıra 1.6 litrelik turbo dizel model de bulunuyor. Fiyatlar ise 74.857 TL ile 91.301 TL arasında değişiyor.

Citroen C4 1.2 PureTech EAT6

Fabrika verileri

Motor:.....1199 cc, 3 silindirli, turbo, benzinli
 Şanzıman:.....6 ileri tam otomatik (EAT6)
 Maksimum güç:130 HP @ 5500 d/d
 Maksimum tork:230 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:197 km/s
 0-100 km/s:.....10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4329 / 1789 / 1523 mm
 Bagaj hacmi:.....408 lt
 Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):.....6.1 / 4.2 / 4.9 lt 100 km
 Fiyat (Confort / Exclusive):74.857 TL / 82.637 TL

+Yeni tam otomatik şanzıman, konfor
 -3 silindirli motordaki hafif sarsıntılar

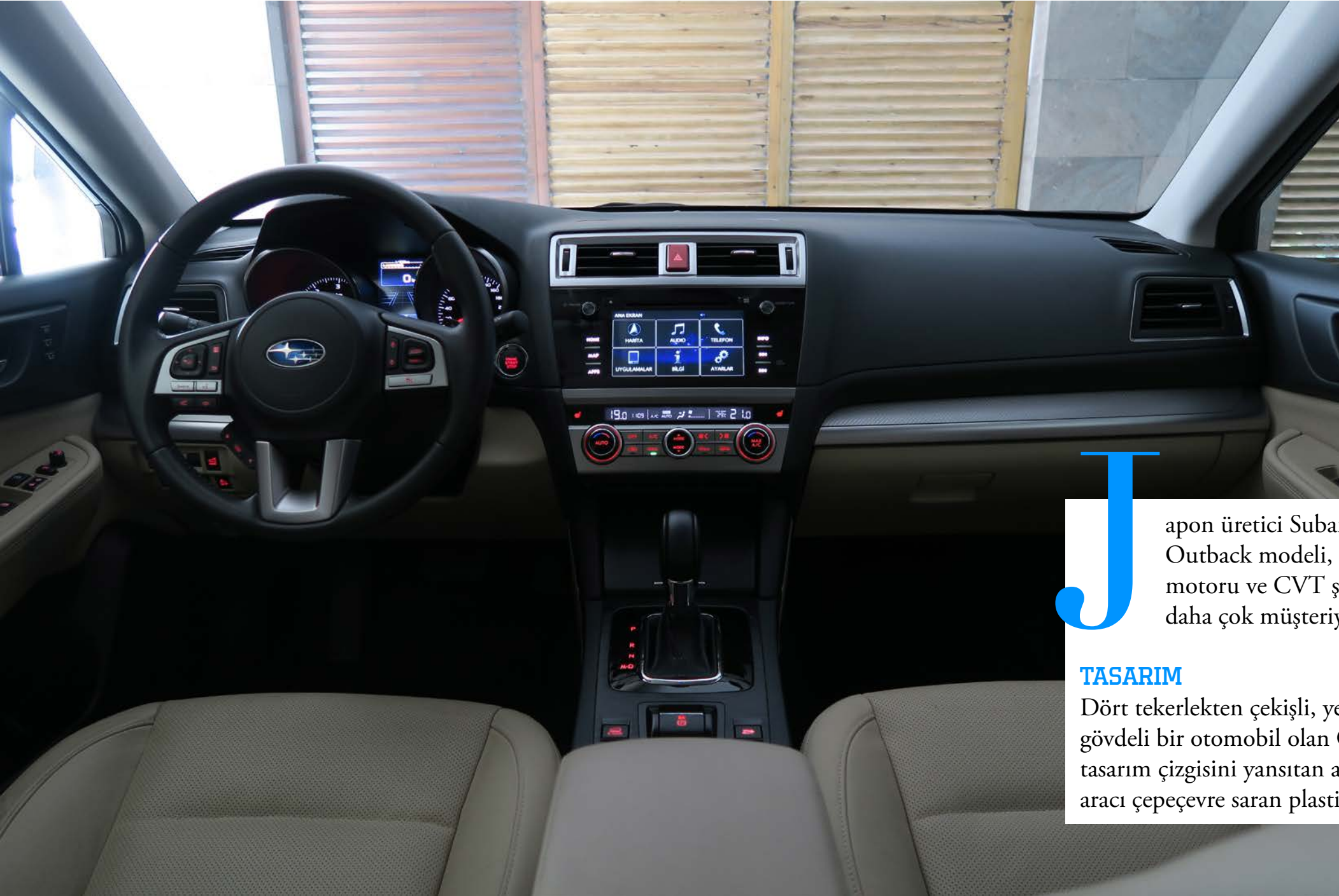
113 g/km **B**



Subaru Outback

*Subaru severler tarafından merakla beklenen
dizel-otomatik kombinasyonuna kavuşan Subaru
Outback'ı sizin için kullandık.*





J

apon üretici Subaru'nun yenilenen Outback modeli, 2.0 litrelik turbo dizel motoru ve CVT şanzımanıyla, artık daha çok müşteriye hitap ediyor.

TASARIM

Dört tekerlekten çekişli, yerden yüksek station gövdeli bir otomobil olan Outback, markanın tasarım çizgisini yansıtan altıgen ön ızgarası, aracı çevre saran plastik korumalar, ön



ve arka tamponun köşelerine yerleştirilmiş iri yuvarlak sis farları, krom tavan çıtaları ve geniş açılan bagaj kapağıyla dikkat çekiyor. 4815 mm uzunluğa, 1840 mm genişliğe ve 1605 mm yüksekliğe sahip otomobilin dingil mesafesi ise 2745 mm. Boş ağırlığı 1689 kg olan aracın yerden 200 mm yüksek olan gövdesi, onun arazide sorunsuz ilerlemesine katkıda bulunuyor. Subaru Outback'ın bagaj hacmi ise 559 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1848 litreye kadar çıkıyor. Bagaj kapağının elektrikli olarak açılıp kapatılabilmesi konforu arttırıyor.

İÇ MEKAN

Outback'ın geniş ve konforlu iç mekanında, hem Premium hem de bu sayfalarda gördüğünüz Limited versiyonunda donanım zengin. Japon otomobillerinden alışık olduğumuz üzere bolca sert plastik kullanılan kokpitte, krom detaylar ve test aracımızdaki deri döşemeyle kalite algısı arttırılmış. Koltuklar rahat. Hem önde hem de arkada yetişkinler için yeterli baş, diz ve omuz mesafeleri sunuluyor. Mavi zeminli dijital ve siyah zeminli analog gösterge birimleri rahat okunuyor. Renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı da sorunsuz. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli.

“ Mavi zeminli dijital ve siyah zeminli analog gösterge birimleri rahat okunuyor. Renkli-dokunmatik ekran ve klimanın kullanımı da sorunsuz.

”

MOTOR

Bir Subaru geleneği olan yatay konumlu boxer motor bu modelde de kendine yer bulmuş. 2.0 litrelik turbo dizel ünite, 3600 d/d'de 150 HP güç ve 1600-2800 d/d aralığında 350 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 192 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 9.9 saniye. Subaru tarafından Lineartronic olarak adlandırılan CVT şanzımanla kumanda edilen ve gücünü aktif tork dağıtımlı simetrik AWD sistemiyle dört tekerleğe birden aktaran motorun ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 6.1 lt/100 km. Biz ise testimiz süresinde ortalama 7.9 lt/100 km yakıt tükettik. 159 g/km'lik karbondioksit salımı ise biraz yüksek.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Outback, tıpkı rakipleri Audi A4 allroad quattro ve Volvo XC70 gibi; devasa SUV'lardan pek hoşlanmayan, yüksek ve station gövdede dört tekerlekten çekişli bir araç isteyenlere hitap ediyor. Çünkü bu sayede, şehirde asfalt kullanımının yanı sıra, her türlü hava ve yol koşulunda hobilerinizi gerçekleştirebilecek bir araca sahip oluyorsunuz. Outback'in konforlu ve aynı zamanda performans bakımından da eksiği olmayan sürüşü, yukarıda saydığım



parametreleri sağlıyor. Büyük ve işlevsel bagaj da bu kullanım şeklini destekliyor. Konfor odaklı geliştirilmiş direksiyon simidi ve süspansiyon sistemi, aracın kullanım amacına uygun. Sert girilen virajlarda gövdenin esnemesi bu nedenlerle normal. Eğim iniş kontrollü ve X-mode sistemi, arazi kullanımında sürücüye avantaj sağlıyor. İstendiğinde direksiyon simidinden de kumanda edilebilen sürekli değişken CVT şanzıman, elbette tork konvertörlü ya da çift kavramalı bir otomatik şanzımanın yerini tutmuyor ama yine de “dizel-otomatik” konforunun sunulması açısından faydalı.

“

*Outback'in deri koltukları
şık, rahat ve konforlu. 559-
1848 litre hacim sunan
bagaj elektrikli olarak
açılıp kapatılabiliyor.*

”



SONUÇ

Rakiplerinden daha uygun bir fiyata sahip olan Subaru Outback, SUV modasından sıkılanlar için düşünülmesi gereken bir alternatif.

Subaru Outback 2.0D Lineartronic AWD

Fabrika verileri

| | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Motor: | 1998 cc, 4 silindirli, turbo, dizel |
| Şanzıman: | Lineartronic (CVT) |
| Maksimum güç: | 150 HP @ 3600 d/d |
| Maksimum tork: | 350 Nm @ 1600-2800 d/d |
| Maksimum hız: | 192 km/s |
| 0-100 km/s: | 9.9 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4815 / 1840 / 1605 mm |
| Bagaj hacmi: | 559-1848 lt |
| Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.): | 7.5 / 5.3 / 6.1 lt 100 km |
| Fiyat (Premium / Limited): | 175.000 TL / 192.500 TL |

| | |
|---|---|
| + | Rakiplerine oranla fiyatı, konfor |
| - | Karbondioksit salımı, 1689 kg boş ağırlık |

159 g/km

D



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi