

WWW.

EYLÜL 2014

SAYI: 74

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Videolu
karşılaştırma:

FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST POWERSHIFT & VOLKSWAGEN POLO 1.2 TSI DSG

■ AMG GT ■ DISCOVERY SPORT ■ PASSAT ■ CHEROKEE ■ M4 CABRIO ■ X5 ■ i20 ■ TWIZY ■ TOLEDO ■ ELANTRA

Hoş geldin Jaguar

Jaguar, artık Türkiye’de Borusan Otomotiv tarafından temsil edilecek. Bu haber, bu değerli marka için ülkemizde adeta bir kilometre taşını ifade ediyor. Çünkü eski distribütör Ortaklar Otomotiv; basınla ilişkisi olmayan, basın toplantısı düzenlemeyen, basın için test aracı organize etmeyen, yurt içinde yeni model lansmanı düzenlemediği gibi yurt dışında gerçekleştirilen lansmanlara da davet etmeyen (Bildiğim kadarıyla, tarihte sadece bir lansmana sınırlı sayıda gazeteci davet etti), kısacası Kurumsal İletişim ve Halkla İlişkiler konularında faaliyet göstermeyen bir şirketti. Elbette böyle çağdışı bir anlayışla, satış adetleri de dipteydi (7 ayda 30 adet). Borusan Otomotiv distribütörlüğünde ise medyayla ilişki başladı bile. Bunun yanı sıra basın toplantıları ve lansmanlar organize edilecek. Test araçları plakalandırılacak ve kendi adıma, ne acıdır ki “ilk kez” Jaguar kullanacağım. Test araçları videolara, testlere, karşılaştırmalara, test ölçümlerine, sürüş izlenimlerine konu olacak. Medyada sayfalarca dakikalarca görüntülenecek. Marka yöneticileriyle röportajlar yapılacak. Marka hem biz basın mensupları hem de siz okuyucular tarafından çok daha yakından tanınmaya başlanacak. Tüm bunların sonucunda da Jaguar satışları 30’ların çok ama çok üzerinde gerçekleşecek. Bu değişime hem kendim hem de Jaguar hem de sizler adına sevindiğimi belirterek, Borusan Otomotiv’e ve Jaguar’a başarılar diliyorum.



Diken ve gül

Daha önceki yazılarımda da belirttiğim gibi günlük yaşamda sıradan olan olaylar bile İstanbul söz konusu olduğunda haber niteliği taşıyor. Mesela trafik sıkışıklıkları ve trafik uyarıları... İstanbul dışında yaşayanlar için bunlara inanmanın gerçekten zor olduğunu tanıdıklarımdan biliyorum. Okul sezonunun açılması ile haberlerde bu tip uyarılar yine çıkmaya başladı. Aman trafiğe dikkat! İnsanların genel yorumu ise “bu kadar araca yol mu yeter” şeklinde. Aslında doğru bir tespit... Ama bunun nedeni ülkemizin hayat şartları olsa gerek ki, İstanbul her zaman cazibe merkezi. Yöneticiler ise her zaman İstanbul’un trafik sorunu için bir reçete yazıyorlar, diğer taraftan yeni yerleri imara açıyorlar. Rakamsal veriler ise bu reçetelerin pek bir işe yaramayacağını gösteriyor. Şöyle ki, TÜİK’in son verilere göre Türkiye’de 18 milyon 352 bin 136 motorlu kara taşıtı var. Bunun yaklaşık yüzde 18’ine denk gelen 3 milyon 294 bin 782 araç ise İstanbul’a kayıtlı. Tamam, kayıtlı her araç İstanbul’da değil ama, iş ve seyahat amaçlı gelenler de var. İstanbul’un 5343 kilometrekarelik kara alanı ise Türkiye’nin 785 bin 347 kilometrekarelik yüzölçümünün yüzde birinden az bir alana denk geliyor (Konya’nın ise 7’de biri kadar bir alan). Nüfus olarak ise 76 milyon 667 bin 864 kişinin yaklaşık yüzde 18,5’i İstanbul’da. Ne demişler, gülü seven dikenine katlanır.

Mutlu bir ay dilerim.





HABERLER

- 06 Nissan Juke
- 08 Bridgestone Box
- 10 Seat Leon ST
- 11 Mercedes-AMG GT
- 15 Land Rover Discovery Sport
- 16 Hyundai i20 5K Hatchback
- 18 Volkswagen Passat
- 21 Temmuz 2014 otomobil satışları
- 27 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 28 Karbondioksit emisyon değerleri
- İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**
- 29 Mercedes-Benz C 250 Estate
- 36 Fiat Freemont Cross 2.0 Mjet AWD
- 42 Fiat Panda Cross 1.3 Mjet 4x4
- 48 Jeep Cherokee 2.0 9ATX Limited
- 55 BMW M4 Cabrio

VİDEOLU KARŞILAŞTIRMA

- 62 Ölçümler nasıl yapılıyor?

- 64 Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Powershift
& Volkswagen Polo 1.2 DSG

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 74 BMW X5 25d
- 82 Seat Toledo 1.6 TDI DSG
- 88 Hyundai Elantra 1.6 CRDi Otomatik
- 94 Renault Twizy
- 100 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

EYLÜL 2014 - SAYI 74

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.



Makyajlı Juke bayilerde

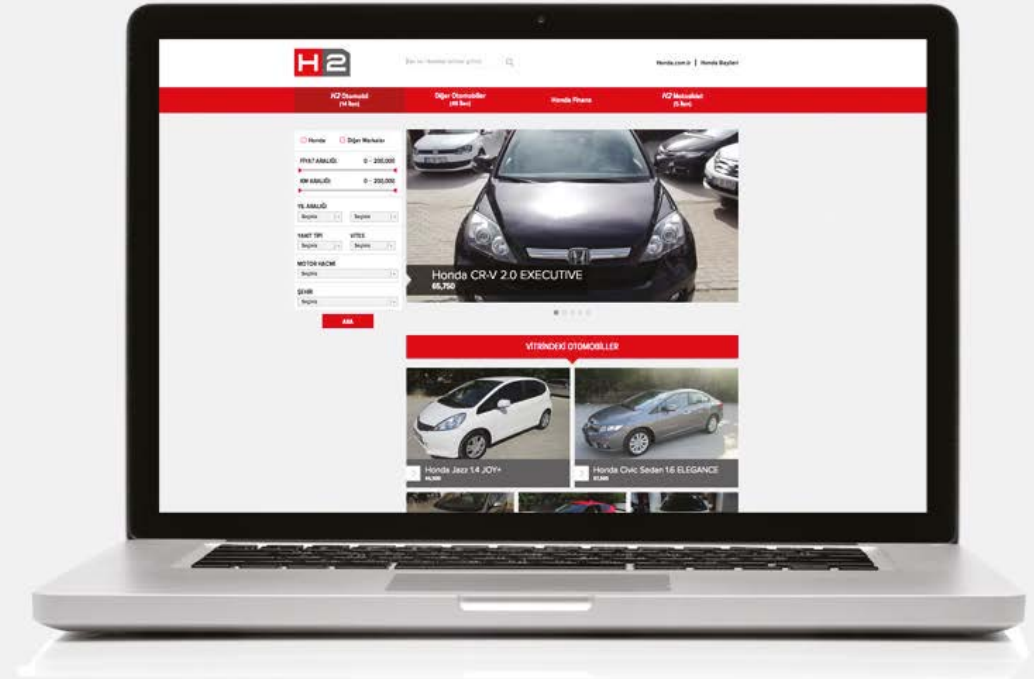
İlk kez 2010 yılında satışa sunulan ve dünya genelinde 500.000 adet, Türkiye'de ise 16.000 adetlik başarılı bir satış grafiği yakalayan B crossover segmentinin yaratıcısı ve lideri Nissan Juke'un yenilenen tasarıma ve özelliklere sahip 2014 modeli Türkiye'de 52.990 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Yeni 1.2 litrelik turbo benzinli motoruyla dikkat çeken yeni Nissan Juke 2014; yüzde 40 artışla 354 litreye ulaşan bir bagaja, panoramik sunroof'a, Nissan Güvenlik Kalkanı'na, yeni nesil Nissan Connect teknolojisine, kişiselleştirme seçeneklerine ve Nissan Dinamik Kontrol Sistemi'ne sahip. İngiltere'deki Sunderland fabrikasında üretilen Nissan Juke, yenilenen tasarımı ve yeni özellikleriyle Nissan'ın Avrupa'da Qashqai'den sonra en popüler ikinci modeli olma özelliğini koruyor.



2. ELDE GÜVENİN ADRESİ

2. el araç almanın güvenli, kolay ve kârlı yolu artık hondaikinci.el.com.tr'den geçiyor.

Dilediğiniz Honda motosiklet ve otomobil modelleriyle birlikte birçok farklı aracı güvenle sunan site, çoktan 2. el kullanıcılarının gözdesi olmuş durumda.



Güvenli, kolay ve kârlı 2. el araç alışverişi için, H2'yi hemen şimdi inceleyin.

Yeni Hyundai Elantra.
Gençliğine geri dönemezsin
ama onu tekrar hissedebilirsin.

**1.6 DİZEL MOTOR
SEÇENEĞİYLE...**

**Yeni
ELANTRA**

Hyundai Elantra'nın ortalama yakıt tüketimi 4,9-7,1 lt/100 km ve CO₂ emisyonu 128-165 g/km arasında değişmektedir.

hyundai.com.tr



facebook.com/hyundaiturkiye



twitter.com/hyundaiturkiye



İnternet bağlantılı,
navigasyonlu ses sistemi



3 farklı sürüş modu sunan
FLEX STEER™



Led entegre ön farlar



Her yerde hizmet

Bridgestone, 1 Temmuz itibariyle hayata geçirdiği Bridgestone Box projesi ile, sezonluk araç hareketinin arttığı noktalarda hizmet verecek.

  Tarık Akagün - İzmir

Yılın belli dönemlerinde, belli bölgelerde araç hareketliliği artıyor. Örneğin yaz sezonu ile birlikte kıyı bölgelerimizdeki araç yoğunluğu artarken, kış ile birlikte kış sporlarının yapıldığı bölgelerde bir yoğunluk oluyor. Bu gibi sezonluk yerlerde kalıcı bir satış-servis noktası oluşturmak ise yılın yaklaşık 6-8 aylık kısmında iş olmayacağı için fazla verimli değil. Sonuçta önemli olan araç sahiplerinin olduğu yerde ve zamanda orada olmak.



Bunun farkında olan Brisa da yenilikçi bir iş modeli olan Bridgestone Box'ı hizmete aldı. ! Temmuz itibarı ile hizmete alınan Bridgestone Box, aslında, lastik sökme-takmadan, rot-balans ayarına, nitrojen dolumuna, akü ve yağ değişimine kadar birçok hizmeti verebilen tam teçhizatlı seyyar bir Bridgestone satış ve servis noktası. Bu sayede araç sahiplerine ihtiyaç duydukları noktada satış ve servis hizmeti verebilmek mümkün olabiliyor. Tır dorsesi üzerine 150.000 ABD doları maliyetle kurulan 450 lastik kapasiteli Bridgestone Box içinde klimalı, ufak bir bekleme salonu bulunuyor.

Lastikler bölge şartları göz önüne alınarak seçiliyor ve trafikteki araç parkının büyük bir çoğunluğuna ait ölçüler mevcut.

Konu hakkında açıklama yapan Brisa Tüketici Ürünleri Pazarlama ve Satış Genel Müdür Yardımcısı Levent Akpulat, müşteriye merkeze alan iş anlayışı değerleri ile her zaman müşterinin yanında ve araç sahiplerinin yakınında olmak zorunda olduklarını belirterek “Bridgestone Box konumlandığı kolay erişilebilir noktalardaki varlığı ile seyahat edenlerin hizmetlere ulaşma zorluğunu göz önüne aldığımızda, kendilerine en iyi çözümü sunacaktır” dedi.

İlk etapta bir tane olan ve şu an İzmir-Çeşme’de bulunan Bridgestone Box, kış sezonunda Uludağ veya Kartalkaya gibi kış sporlarının yapıldığı bir yerde hizmet verecek. 2015 yılı içinde Bridgestone Box sayısı 20 adet civarında olacak. Levent Akpulat, ilerleyen dönemde talebe göre, Türkiye’nin farklı bölgelerinde Lassa Box kurulmasının da söz konusu olabileceğini ifade etti.





Yeni Seat Leon ST satışa sunuldu

Seat Leon ailesinin HB ve SC modellerinden sonra station karoserli üçüncü üyesi yeni Leon ST Türkiye’de 71.000 TL’den başlayan fiyatla satışa sunuldu. Yeni Leon ST, 587-1470 litre arasında değişen bagaj kapasitesiyle dikkat çekiyor. Bunda arka kısmın 27 cm uzatılmasının etkisi büyük. Ayrıca, ön yolcu koltuk sırtlığının öne doğru katlanabilmesi sayesinde uzunluğu 2.67 metreye kadar olan yüklerin taşınmasına da olanak tanıyor. Arka koltukların, bagajdaki bir düğmeye basılarak öne katlanabilmesi işlevselliği artırıyor. Türkiye’de 1.6 TDI 105 HP DSG versiyonu ve Style donanım paketiyle satışa sunulan yeni Seat Leon ST’de full led farlar ve led stop lambaları bulunuyor.



e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Yeni bir süperspor: Mercedes-AMG GT





T

amamen AMG şirketi tarafından geliştirilen yepyeni iki kişilik bir spor otomobil olan Mercedes-AMG GT'nin lansmanı gerçekleştirildi. 3982 cc'lik çift turbolu V8 motora sahip otomobilde 462 HP'lik GT ve 510 HP'lik GT S versiyonları bulunuyor. Alüminyum şasisi sadece 231 kg olan Mercedes-AMG GT 4546 mm uzunluğa, 1939 mm genişliğe ve 1289 mm yüksekliğe sahip. 2630 mm dingil mesafesi bulunan otomobilin boş ağırlığı ise 1540 kg. 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, AMG GT S'i 3.8 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor (AMG GT 4 saniye). Otomobilin maksimum hızı ise GT S'te 310 km/s, GT'de ise 300 km/s. Mercedes-AMG GT Nisan 2015'te satışa sunulacak. Otomobilin fiyatı ise henüz açıklanmadı.

“ Mercedes-AMG GT’de 4.0 litrelik çift
turbolu benzinli V8 motor bulunuyor.”





Jaguar XE İngiltere’de tanıtıldı

Jaguar XE, Londra’da Earl’s Court’ta çok sayıda yıldızın katılımıyla gerçekleştirilen etkinlikle dünyaya tanıtıldı. Gerçek bir sürüş otomobili olduğu belirtilen arkadan itiş Jaguar XE; hafif yapısı, özel olarak düzenlenmiş stili, lüks iç tasarımı ve iddialı sürüş özellikleriyle dikkat çekiyor. 2015 yılında satışa sunulacak olan XE serisinin en üstünde yüksek performanslı S modeli yer alıyor. Jaguar XE S modeli, sürücülerini süperşarjlı 3.0 litrelik V6 motorunun tepkileri ve kalitesiyle etkilemeyi hedefliyor. 340 HP ve 450 Nm torka sahip bu yüksek devirli motor vites kulakçıklarıyla sekiz ileri otomatik



şanzımana sahip ve sürücüye otomobilin olağanüstü gücüne hemen erişme olanağı sunuyor. 0’dan 100 km/s’ye 4.9 saniye içerisinde hızlanan XE S’in elektronik olarak sınırlanmış maksimum hızı ise 249 km/s.

Borusan Oto Ataşehir lansmanlarla açıldı

Kuruluşunun 30’uncu yılını kutlayan Borusan Otomotiv, BMW i3 ve BMW i8 modellerini Borusan Oto Ataşehir’in açılışında düzenlenen tanıtım etkinliğiyle Türkiye’de satışa sundu. BMW AG Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Ian Robertson’ın da özel olarak katıldığı etkinliğin ev sahipliğini Borusan Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Eşref Biryıldız ve Borusan Oto Genel Müdürü Uğur Sakarya yaptı. Satışa sunulan i3, 46.100 Euro, i8 ise 180.000 Euro’ya satışa sunuldu.



Borusan Otomotiv Jaguar distribütörü oldu



Jaguar Land Rover Limited’in, tüm dünya ülkelerinde Jaguar ve Land Rover markalarının aynı distribütör tarafından temsil edilmesine yönelik küresel stratejisine paralel olarak Türkiye’de de Borusan Otomotiv, 1998 yılından beri temsil ettiği Land Rover’ın yanı sıra, Jaguar’ın da Türkiye distribütörlüğünü üstlendi. 30 yıldır faaliyet gösteren Borusan Otomotiv, halen BMW, MINI ve Land Rover markalarının distribütörlüğünü yapıyor.

Discovery Sport ortaya çıktı

Y

epyeni bir araç olan Land Rover Discovery Sport Paris'te tanıtılacak. Sportif bir tasarıma ve 5+2 kişilik iç mekana sahip olan Discovery Sport, Ocak 2015'te satışa sunulacak. Adındaki Sport ekine rağmen, arazide son derece iddialı olduğu belirtilen dört tekerlekten çekişli bu SUV'un yaklaşma açısı

25 derece, uzaklaşma açısı 31 derece, karın açısı ise 21 derece. Discovery Sport 600 mm derinliğindeki sudan geçebiliyor. Land Rover Discovery Sport'un gövdesinde ultra dayanıklı çelik ve hafif alüminyum kullanılmış. İç mekanında 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekrana ev sahipliği yapan araçta 2.2 litrelik SD4 turbo dizel motor bulunacak.

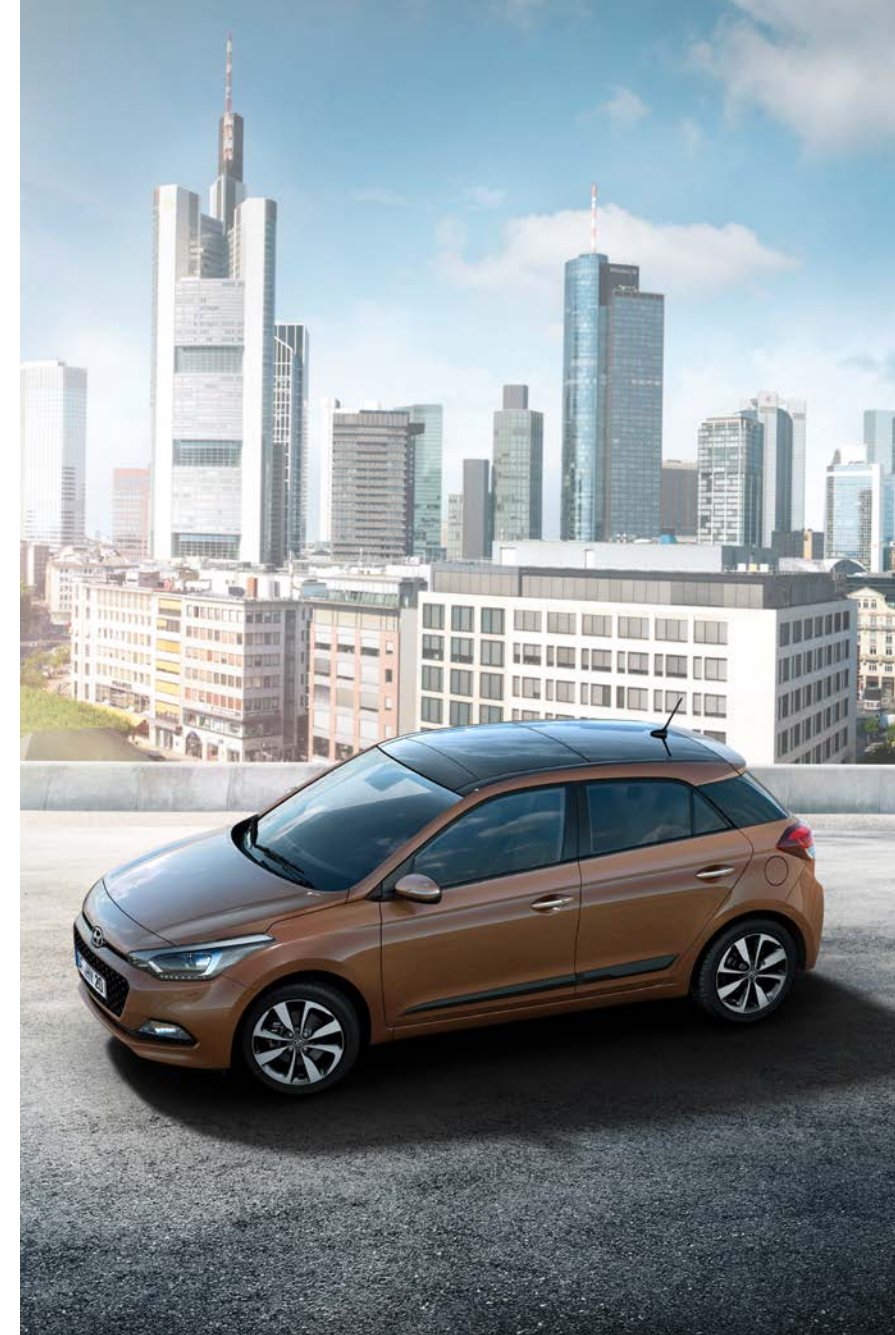


Yeni Hyundai i20 Kasım'da yollarda

Yeni Hyundai i20, dünya lansmanının gerçekleştirileceği Paris Otomobil Fuarı öncesinde Türkiye'de resmen tanıtıldı.

Küçük sınıfta yer alan i20'nin yeni jenerasyonu, Hyundai Assan'ın İzmit-Ali Kahya fabrikasında Ekim ayında seri üretime girecek. Yeni i20'nin

satışına ise Kasım ayı başında başlanacak. Hyundai'nin Rüsselsheim-Almanya'da bulunan Tasarım Merkezi'nde hazırlanan ve baştan aşağıya yenilenen i20, markayla özdeşleşen akıcı tasarım felsefesinin ikinci nesli olan "Fluidic Sculpture 2.0" isimli tasarıma sahip. Hyundai, bu tasarım felsefesini gelecekte üreteceği diğer modellerde de kullanarak marka imajını, kalitesini ve konforunu daha da yukarıya taşımayı hedefliyor. Yeni i20'nin yepyeni tasarımının yanı sıra önemli özellikleri olarak cam tavanı, sınıfının en büyük bagaj hacmi (326 litre), geri görüş kamerası ve led aydınlatmalar dikkat çekiyor. Koyu renkli C sütunuyla öne çıkan yeni Hyundai i20; 4035 mm uzunluğa (selefinden 45 mm daha uzun) ve 2570 mm dingil mesafesine sahip.



Hyundai Assan'da yeni atamalar

Hyundai Assan'a yeni başkan ve yeni genel müdür yardımcısı atandı. Şirketin yeni Başkanı ve CEO'su, İzmit Fabrikası'nda yaklaşık dört yıldır üretimin başında bulunan Byung-Jin Jin oldu. Jin, yeni görevine 27 Ağustos itibariyle başladı. Nissan Türkiye'nin eski Pazarlama Müdürü Mehmet Akın ise Hyundai Genel Müdür Yardımcısı oldu. 1973 yılında Adana'da doğan ve 1996 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi, İşletme Mühendisliği'ni bitiren Mehmet Akın, 2002 yılında da Koç Üniversitesi Üst Düzey Yöneticilik Lisans Programı'nı başarıyla tamamladı. Akın, evli ve iki çocuk babası.



Mehmet Akın



Byung-Jin Jin

Hyundai i20 Coupe geliyor

Yeni Hyundai i20'nin 3 kapılı coupe versiyonunun çizimi ortaya çıktı. Hyundai'nin Almanya, Rüsselsheim'daki tasarım stüdyolarında dizayn edilen yeni i20 Coupe, İzmit'teki Hyundai Assan Fabrikası'nda 5 kapılı hatchback kardeşiyle birlikte üretilerek tüm Avrupa'ya ihraç edilecek. Yeni Hyundai i20 Coupe, 5 kapılı hatchback kardeşinden daha keskin ve eğimli arka kısımla ayrılıyor.

Aynı zamanda daha sportif bir tavan spoyleri bulunan otomobil, sade ve şık bir yapıya sahip. Yeni Hyundai i20 5 Kapı HB'ye göre daha uzun bir kaputu ve daha sert köşeleri olan aracın güçlü duruşunu simgeleyen bir diğer kısım tamponları ve led stop lambaları. i20 Coupe Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak.



Yeni TomTom Go serisi Türkiye'de

Dünya navigasyon lideri TomTom, gerçek zamanlı trafik verisi sunan yeni GO Serisi'ni Türkiye'de 499 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sundu. Ömür boyu ücretsiz olan TomTom Gerçek Zamanlı Trafik verisi, trafik sıkıştığında alternatif rota sunacak. Böylece yılda 12 günü trafikte geçen Türkiye'deki sürücüler zaman tasarrufu yapabilecek. Sürücüler, trafikte kaybettikleri zamanı azaltacak ve gittikleri yere daha hızlı ulaşmalarını sağlayacak TomTom Traffic ile ilk defa tanışıyor. Yeni TomTom GO cihazları, Ömür Boyu TomTom Traffic ve Ömür Boyu Ücretsiz Harita Güncellemesi ile birlikte geliyor.



İşte yeni Volkswagen Passat



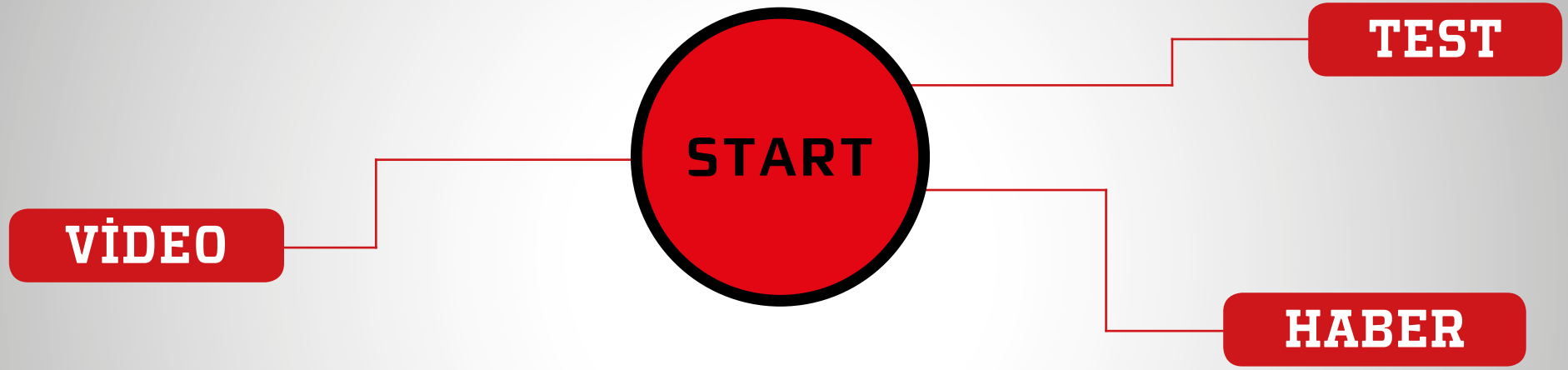
Volkswagen Passat modelinin sekizinci jenerasyonu gün yüzüne çıktı. Yeni Volkswagen Passat, daha hafif bir gövdeye, yepyeni bir tasarıma, daha ekonomik motorlara ve yeni teknolojilere sahip. Potsdam'daki Volkswagen Design Centre'da (Volkswagen Tasarım Merkezi) geliştirilen yeni VW Passat, 500 gazetecinin katıldığı

basın tanıtımında “yeni business class” olarak tanıtıldı. Otomobilin sunumu Volkswagen Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Prof. Dr. Martin Winterkorn tarafından gerçekleştirildi. Daha alçak, daha uzun dingil mesafeli ve daha geniş iz genişliklerine sahip bir gövdesi bulunan yeni Passat 2015, eski modele oranla yüzde 20 daha az yakıt tüketecek. Birçok yeni teknolojiyi taşıyan otomobilde güçleri 120-280

HP arasında değişen 10 farklı turbo benzinli ve dizel motor seçeneği bulunacak. Yeni jenerasyon Passat'ın ürün gamında ayrıca plug-in hybrid model de (115 kW TSI benzinli motor, 80 kW elektrikli motor ve şarj edilebilir bataryalı) yer alacak. Sadece pil kullanarak 50 km menzile erişebilen bu yeni Passat Hybrid'in toplam gücü ise 211 HP olarak açıklandı.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Satışlarda yatay seyir

Her ne kadar Türkiye’de otomobil üretiminin arttığından bahsedilse de, satışlar için aynı şeyi söyleyemiyoruz. Temmuz ayında 11.822 adedi yerli, 34.780 adedi ise ithal olmak üzere toplam 46.602 adetlik satışa ulaşıldı.

Sadece bu yıla baktığımız zaman, daha önceki aylara göre Temmuz ayında yatay bir satış seyrine tanık oluyoruz. Ancak bu yılın Temmuz ayında satılan otomobil sayısını 2013 Temmuz ayıyla karşılaştırırsak yaklaşık yüzde 20 oranında bir düşüş gözlemliyoruz. ihracatın artmasıyla Türkiye’de üretilen otomobil sayısında da artış görülüyor, ancak üretilen bu otomobillerin “küçük” bir kısmının Türkiye’de satıldığı anlaşılıyor. Örneğin Temmuz ayında satılan otomobillerin sadece 4’te 1’i Türkiye’de satıldı. Yani sadece ihracat yapmak yeterli olmuyor. Üretilen otomobillerin Türkiye’de daha fazla satılmasını sağlamak da gerekiyor. Bu şekilde cari açık biraz düşecektir.

Temmuz ayında 11.822 adet yerli otomobil satıldı. Renault, 4695 adetle liderliğini devam ettirdi. 2756 adet satışla Fiat ikinci, 1964 adet satışla Toyota üçüncü geldi.

Yılın yedinci ayında 34.780 adet ithal otomobil satıldı. Toplam satışlar büyük oranda düşerken, hala Volkswagen satışlarını koruyor. Volkswagen, Temmuz ayında 7104 adet satarak liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 4762 adet satışla ciddi bir sıçrama yapan Ford geldi. 2888 adet satışla Opel üçüncü, 2358 adet satışla Dacia dördüncü, 2050 adet satışla BMW beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Temmuz ayında en

fazla satan model 2835 adetle Renault Fluence oldu. 2468 adet satışla Fiat Linea ikinciliğe düşerken, onun ardından 2455 adet satışla Ford Focus geldi.

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

İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2013	2014
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
Toplam	347.818	272.375

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1 Renault	4695	28.117
2 Fiat	2756	15.218
3 Toyota	1964	9929
4 Hyundai	1342	10.074
5 Honda	842	5036
Toplam	11.822	68.746

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1 Volkswagen	7104	42.917
2 Ford	4762	17.940
3 Opel	2888	17.860
4 Dacia	2358	12.342
5 BMW	2050	10.742
6 Mercedes-Benz	1723	11.202
7 Hyundai	1720	10.611
8 Renault	1719	12.747
9 Seat	1326	5270
10 Skoda	1230	6752
11 Peugeot	1104	8386
12 Nissan	1091	9193
13 Toyota	953	4099
14 Citroen	943	6095
15 Audi	903	7527
16 Kia	876	4967
17 Fiat	516	3716
18 Volvo	470	2925
19 Honda	295	1700
20 Alfa Romeo	110	569
21 Land Rover	88	641
22 Suzuki	83	718
23 Subaru	68	697
24 Mazda	61	560
25 Mitsubishi	58	472
26 Porsche	57	283

Sıra Marka	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
27 MINI	48	474
28 Jeep	45	386
30 SsangYong	41	278
31 Proton	20	380
32 Tata	15	33
33 Chevrolet	14	566
34 Chery	12	201
35 Geely	10	57
36 smart	7	45
37 Jaguar	4	30
38 Lancia	3	192
39 Maserati	3	39
40 Bentley	2	8
41 Ferrari	0	7
42 Infiniti	0	3
43 Lamborghini	0	1
Toplam	34.780	203.629

Not: Sıralamalar Temmuz ayına göre yapılmıştır.

“ Temmuz ayındaki otomobil satışlarında, yerlilerde Renault, ithallerde Volkswagen ipi önde göğüsledi. ”



Hyundai i10 rakipsiz

Hyundai i10 Türkiye’de kendi kategorisinde rakipsiz. Rakipsiz derken, çok fazla satıyor anlamında değil. Yüksek satış hedefi olan başka bir rakibi yok. Bu da Hyundai i10’nun hep lider olması anlamına geliyor. Türkiye’de A segmentine talep fazla değil. Kendi segmentinde lider olan Hyundai i10’a 163 adet satış biraz az.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Hyundai i10.....	163.....	1690
2.....	Fiat 500	17.....	67
3.....	Kia Picanto	11.....	59
4.....	Fiat Panda	5.....	66
5.....	Skoda Citigo	5.....	39
A Segmenti toplam satış.....		215.....	2064
A Segmenti pazar payı.....		% 0,46.....	% 0.76

Ford Fiesta sahnede

Bir süredir liderlik koltuğunda görmediğimiz Ford Fiesta modeli, Temmuz ayında tekrar sahneye çıktı. Tıpkı ağabeyi Focus gibi Fiesta da satışlarını ciddi oranda yükselterek birinci olmayı başardı. Onun ardından 1611 adet satışla Volkswagen Polo ve 1344 adet satışla Renault Clio HB geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Ford Fiesta	1791	5671
2.....	Volkswagen Polo.....	1611	10.583
3.....	Renault Clio HB	1344	9091
4.....	Hyundai i20	1179	8385
5.....	Opel Corsa.....	780	5539
6.....	Dacia Sandero	679	3569
7.....	Seat Ibiza.....	359	1735
8.....	Kia Rio	252	968
9.....	Fiat Punto	248	1421
10....	Toyota Yaris.....	234	1294
B Segmenti-HB toplam satış		8887	52.746
B Segmenti-HB pazar payı		% 19,1	% 19.4



Renault Symbol hep önde

Nedense segmentlerin çoğunda lider pek değişmiyor. Bir kere lider olan uzun bir süre bu koltuğu bırakmıyor. B Segmenti sedan kategorisinde de durum böyle. Piyasaya çıktığından bu yana Renault Symbol, liderlik koltuğunda oturuyor. Ayrıca rakiplerinin fiyatının yüksek oluşu da bu durumu biraz daha pekiştiriyor.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Renault Symbol.....	1.369.....	10.113
2.....	Peugeot 301	667.....	4352
3.....	Citroen C-Elysee	589.....	3154
4.....	Skoda Rapid.....	101.....	656
5.....	Kia Rio	25.....	120
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		2759.....	18.516
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 5,9.....	% 6.8



Opel Astra az farkla önde

C segmenti Hatchback kategorisinde sizin bir rekabete tanık oluyoruz. Alışılmadık, agresif bir satış gerçekleşmiyor. Önceki aylara baktığımız zaman durum neyse, Temmuz ayında da benzer bir tablo görüyoruz. İstisna olarak, Seat Leon'un dikkat çekici bir yükselme kaydettiğini söylemekte yarar var.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Opel Astra HB	908	6172
2.....	Volkswagen Golf	776	7001
3.....	Seat Leon	755	2773
4.....	Toyota Auris.....	688	2416
5.....	BMW 1 Serisi	347	1395
6.....	Hyundai i30.....	292	2267
7.....	Audi A3 HB.....	258	2232
8.....	Renault Megane	243	2192
9.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	225	2174
10....	Citroen C4.....	167	1388
C Segmenti-HB toplam satış.....		5668	36.330
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 12,2	% 13.4

Renault Fluence öne geçti

Temmuz ayında rakiplerinin biraz üzerinde satış gerçekleştiren Renault Fluence, 2835 adede ulaşarak sınıfının en çok satan modeli oldu. 2648 adet satan Fiat Linea ikinci olurken, ciddi bir sıçramayla 2455 adet satan Ford Focus üçüncü geldi. Bu arada Opel Astra'nın fiyatının yüksek oluşu satışların daha da artmasına engel oluyor.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Renault Fluence	2835	14.887
2.....	Fiat Linea.....	2648	14.549
3.....	Ford Focus Sedan	2455	9184
4.....	Volkswagen Jetta	2272	9992
5.....	Toyota Corolla	1912	9612
6.....	Hyundai Accent Blue	912	5079
7.....	Opel Astra Sedan.....	880	5539
8.....	Honda Civic Sedan	842	5036
9.....	Skoda Octavia	650	3093
10....	Audi A3 Sedan	258	2232
C Segmenti-Sedan toplam satış		15.983	80.042
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 34,3	% 29.4



Volkswagen Passat arayı açıyor

Yeni Volkswagen Passat'ın fotoğrafları ortaya çıkmasına karşın güncel modele olan ilgi devam ediyor. Öyle ki; Volkswagen Passat'ın Temmuz ayındaki satışı kendisinden sonra gelen rakibinin üç katı kadar. Yeni Mercedes-Benz C Sınıfı'nın fiyatının yüksek oluşu, sıralamada eskisi kadar iddialı olmasını engelliyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Volkswagen Passat	1814	9466
2.....	BMW 3 Serisi	615	3768
3.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	438	2155
4.....	Volvo S60.....	210	1795
5.....	Volkswagen CC.....	230	1673
6.....	Audi A4	160	1503
7.....	Skoda Superb	208	1384
8.....	Opel Insignia	179	872
9.....	Renault Latitude	83	633
10....	Citroen C5.....	66	325
D Segmenti-Sedan toplam satış		3932	23.354
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 8,4	% 8.6



Uygun fiyat BMW 5 Serisi'ne yarıyor

BMW 5 Serisi ve Mercedes-Benz E Sınıfı son zamanlarda 1.6 litrelik turbo motorlarıyla ön plana çıkmaya başladılar. Ancak rakibi Mercedes-Benz E Sınıfı'na göre BMW 5 Serisi'nin fiyatının 20.000 TL civarı daha ucuz olması, satışların bu yöne kaymasına yol açıyor. Yılın ilk 7 ayında BMW 5 Serisi 926 adet daha fazla sattı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	BMW 5 Serisi	634.....	3782
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	361.....	2856
3.....	Audi A6	80.....	616
4.....	Volvo S80.....	36.....	198
5.....	Jaguar XF	2.....	15
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1121.....	7520
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,40.....	% 2.76

Amiral coşmaya başladı

Yeni Mercedes-Benz S Sınıfı aradan zaman geçtikçe satışlarını arttırıyor. Sadece özel sektörde üst düzey makam otomobili olarak değil; aynı zamanda bürokrat kesimin de Mercedes-Benz S Sınıfı'nı tercih etmesiyle satışlar rakiplerine oranla daha iyi gidiyor. Mercedes-Benz CLS ise başarılı bir diğer model.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	42.....	166
2.....	Mercedes-Benz CLS	17.....	122
3.....	Porsche Panamera.....	7.....	57
4.....	Audi A8	4.....	60
5.....	BMW 7 Serisi	1.....	13
F Segmenti toplam satış		80.....	510
F Segmenti pazar payı		% 0,17.....	% 0.19



Uygun fiyat-kalite başarısı

Dacia Duster sadece uygun fiyatıyla dikkatleri çekmiyor: Yeni Nissan Qashqai'de kullanılan motora sahip olması ve ayrıca Nissan'ın 4x4 teknolojisinden yararlanmasıyla da insanların beğenisini topluyor. Dacia markasının arkasında Renault'nun olması da güvenilirliği arttırdığından yüksek satış rakamları doğal bir sonuç oluyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	Dacia Duster.....	1033.....	5126
2.....	Nissan Qashqai	700.....	5314
3.....	Kia Sportage.....	446.....	2830
4.....	Hyundai ix35	378.....	2562
5.....	Volkswagen Tiguan	300.....	3000
6.....	Honda CR-V	240.....	1384
7.....	Renault Captur	178.....	1393
8.....	Nissan X-Trail	149.....	170
9.....	BMW X1	131.....	454
10....	Nissan Juke	113.....	1585
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....		4960.....	32.736
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 10,6.....	% 12.0



BMW X5 yine önde

Yeni BMW X5 modeline insanlar günden güne daha çok ısınmaya başladılar. Piyasaya sürüldüğünden bu yana her ay lider olan BMW X5, küçük hacim-yüksek performans (downsizing) stratejisiyle daha uzun süre liderliği kimseye kaptırmayacak gibi görünüyor. Yeni tasarımıyla beğenilen Range Rover Sport modeli 30 adet satışla ikinci geldi.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2014	Ocak Temmuz 2014
1.....	BMW X5	52.....	325
5.....	Porsche Cayenne	43.....	171
3.....	Range Rover Sport	30.....	240
4.....	Jeep Grand Cherokee	12.....	96
2.....	Range Rover.....	10.....	158
Lüks SUV Segmenti toplam satış		168.....	1101
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,36.....	% 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.

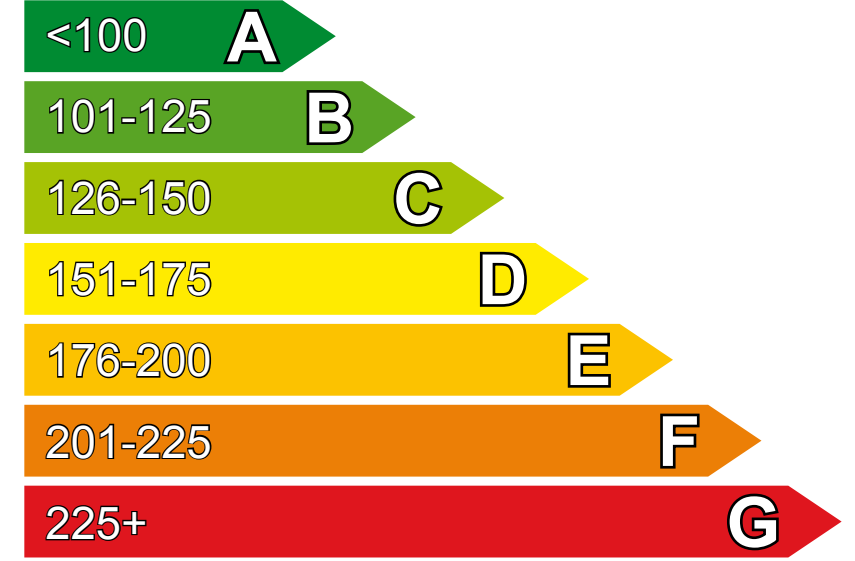
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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

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

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Mercedes C 250 Estate

Mercedes-Benz'in D segmentindeki station'ı konfor ve ses yalıtımı konusunda sınıfında fark yaratıyor.







Ü

lkemizde eskiden aile kullanımı kadar, ticari kullanım için de tercih edilen station karoserli otomobiller, zaman içinde hafif ticari araç sınıfının doğuşu ile popülerliğini yitirmişti. Avrupa'da ise durum çok farklı... Çünkü orada station karoserli otomobiller halen revaçta. Bunun nedeni ise kullanıcıların hobi sahibi veya evcil hayvan sahibi kişilerin varlığı ve bu kişilerin station otomobilin işlevselliğinden ve rahatlığından vazgeçemiyor olmaları.

Yeni nesil Mercedes-Benz C Serisi Estate'in(C Class, ülkemizde C Serisi olarak anılıyor) Almanya'da satışına Eylül ayı içinde başlandı ve ülkemize de sipariş üzerine getirilecek. C 180 BlueTec, C 200 BlueTec, C 220 BlueTec, C 250 BlueTec dizel ve C 180, C 200, C 250 benzinli motor seçenekleri bulunan C Serisi Estate'in ayrıca C 300 BlueTec Hybrid adı verilen dizel+hibrid versiyonu da var.

“*Dokunmatik yüzey (touch pad) alışkanlık gerektiriyor. Kapı içi ergonomisi başarılı. 211 HP gücündeki 2.0 litrelik motor yeterince performanslı.*”

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Yeni C Serisi Estate'in 4702 mm'lik uzunluğu eskisinden 96 mm, 1810 mm'lik genişliği 40 mm fazlayken, 2840 mm'lik dingil mesafesi de 80 mm daha fazla. Bunun sonucunda arka koltuktaki diz mesafesi 40 mm artmış. Araçta iki radyatör ızgarası seçeneği var, bunlar daha sportif görünen Avantgarde ve AMG Line (iki çatalı) ile daha klasik görünen Exclusive Line.

Gelelim bagaj hacmine... Aracın bagaj hacmi 5 litre artışla 490 lt olsa da; bu değer D segmenti station liginde ortalama seviyede (Insignia Sports Tourer'ın 540 lt'lik bagajı düşünüldüğünde) ve dişli rakibi BMW 3 Serisi Touring'e göre 5 lt daha az. Artık 40:20:40 olarak katlanan arka koltuklar yatırıldığında ise bagaj hacmi 1510 lt'ye ulaşıyor.



Bagajın en güzel özelliği, arka koltuk sırtlıklarının, bagaj kısmındaki sağ ve sol tarafta bulunan düğmelere basılarak, zahmetsizce yatırılabilmesi.

Kaliteli ahşap, deri, piyano boyası ve zarif alüminyum detaylara sahip iç mekân bana göre bu sınıfın kalite hissi en yüksek olan kokpiti. Yalnız geniş orta konsolun, sağ ön tarafta oturan yolcunun bacak serbestisini biraz azalttığını belirtmem gerek. Arka tarafta diz ve baş mesafesi makul seviyede. İç mekândaki eşya gözlerinin toplam hacmi 33.5 litre.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Alüminyum alaşımlı malzeme kullanım oranının yüzde 49 olduğu C Serisi Estate, eski nesile göre 65 kg'a kadar daha hafif. Otomobilde yer alan 2.0 litrelik motor ürettiği 211 HP güç ve 350 Nm tork ile otomobili sportif sayılabilecek bir ivme ile taşıyor. Orta konsolda yer alan kumandadan otomobilin sürüş karakterini Comfort, Eco, Sport, Sport+ ve Individual olmak üzere değiştirmek mümkün. Bu sayede motor, gaz pedalı tepkileri, direksiyonun hassaslığı ve süspansiyonun sertliği ayarlanabiliyor. Airmatic süspansiyon ile donatılmış test aracımız virajları büyük bir

kararlılık ile döndü ve Alman otobanlarında stabil sürüşünü korudu. Yeni C Estate'te yol ve rüzgâr sesi çok iyi yalıtılmış. Bu konuda sınıfındaki diğer premium rakiplerinden daha iyi.

Otomobilde "Mercedes connect me" adlı yeni iletişim teknolojileri sistemi de mevcut. Bu sistem sayesinde Facebook vb.internet sitelerine bağlantısı yapılabildiği gibi; acil durum çağrısı, arıza yönetimi (araç yolda kalınca araç pozisyonunu Mercedes-Benz Service 24h'ye iletiyor); eğer araç daha önceden tanımlanmış alanın dışına çıkarsa araç sahibinin bu durum ile ilgili bilgi alabilmesi de sağlanıyor.



“Arka koltuklar bagaj içindeki düğmeler vasıtası ile kolayca yatırılıyor ve bunun sonucunda 490 litrelik bagaj hacmi 1510 litreye ulaşıyor.”

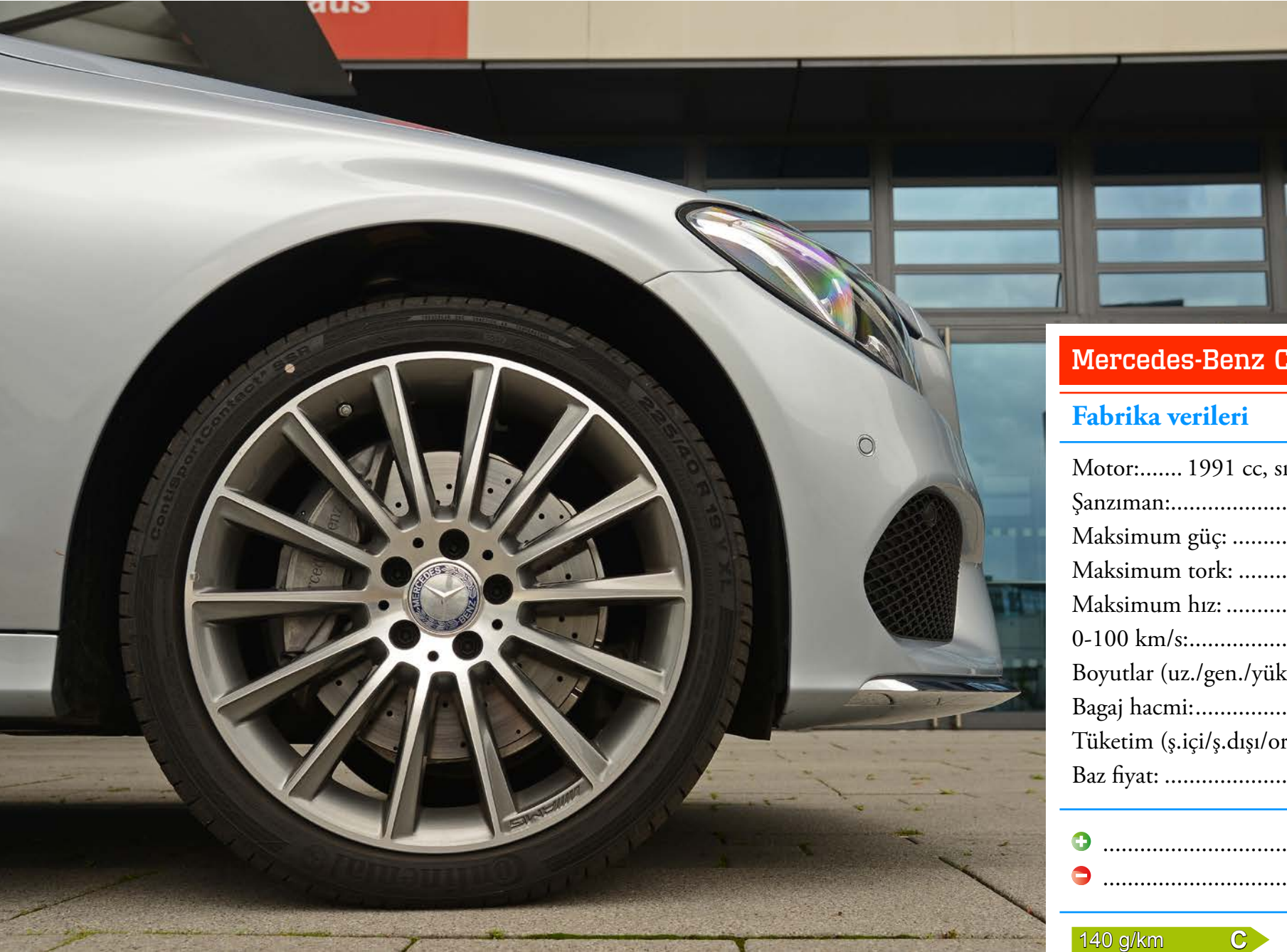
”



SONUÇ

Yeni Mercedes-Benz C 250 Estate, hızlı, güvenli ve sessiz kabine sahip başarılı bir otomobil. Bu araç ülkemize sipariş üzerine getiriliyor.





Mercedes-Benz C 250 Estate

Fabrika verileri

Motor:.....	1991 cc, sıralı 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyon
Şanzıman:.....	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	211 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1200-4000 d/d
Maksimum hız:	244 km/s
0-100 km/s:.....	6.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4702/1810/1457 mm
Bagaj hacmi:.....	490-1510 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):.....	7.6 / 5.1 / 6.0 lt /100 km
Baz fiyat:	- TL

- + Ses yalıtımı, kalite hissi, stabilite
- Alışkanlık gerektiren touch pad kullanımı

140 g/km

C

Fiat Freemont Cross

Fiat'ın en büyük modeli olan Freemont'un yeni Cross versiyonunu İtalya'da kullandık.



F

reemont Cross, markanın en büyük aracı olma özelliğini taşıyor. Fiat tarafından birçok değişikliğe uğratılan ama

yine de hala Dodge Journey genlerini taşıyan Freemont'un Cross versiyonunu İtalya'da asfalt ve hafif araziden oluşan karma bir parkurda test ettik.

CROSS HAVASI

Halihazırda Tofaş tarafından ülkemizde Lounge donanımlı olarak 2.0 Multijet 170 HP motorla ve 6 ileri otomatik şanzımanla satılan Fiat Freemont, Cross versiyonunda da aynı motor ve şanzımana sahip. Ancak otomobilin dış tasarımı ve iç mekanında çeşitli yenilikler bulunuyor. Dış kısımdaki farklılıklar arasında yeni ön ve arka tamponlar, siyah çerçeveli aydınlatma grupları ve 19 inç'lik "Hyper Black" (Hiper siyah), 5 kollu alüminyum alaşımlı jantlar sıralanabilir. Aracın boyutlarında, yerden yüksekliğinde ve arazi kabiliyetinde ise bir değişiklik bulunuyor.



UCONNECT KONFORU

Freemont Cross'un geniş ve ferah iç mekanındaki yenilikler ise siyah deri koltuklar ve yeni renk-malzeme kullanımıyla sınırlı. Uconnect sisteminin 8.4 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı, navigasyon da dahil olmak üzere otomobilin birçok fonksiyonuna kumanda ediyor ve bu konuda son derece başarılı. 7 koltuklu araçta 32 koltuk kombinasyonu yapılabiliyor ve 25 eşya gözü bulunuyor. Sürücü koltuğunun elektrikli olarak 10 konuma ayarlanabilmesi kişiye özel sürüş pozisyonunun rahatça bulunmasına olanak tanıyor. 145 ile 1461 litre arasında değişen bagaj hacmi, 7 kişilik kullanımda olmasa da diğer pozisyonlarda ihtiyacı karşılamaya yetiyor.

SÜREKLİ DÖRT ÇEKER

Freemont Cross, Türkiye'de satılmakta olan Freemont gibi AWD (Sürekli dört tekerlekten çekiş) sistemine sahip. 2.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, ikinci jenerasyon Multijet turbo dizel motor 170 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen bu motor, 1812 kg boş ağırlığa sahip aracı 183 km/s maksimum hıza ve 11.1 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıyor. Aracın ortalama yakıt tüketimi 7.3 lt/100 km, karbondioksit salımı



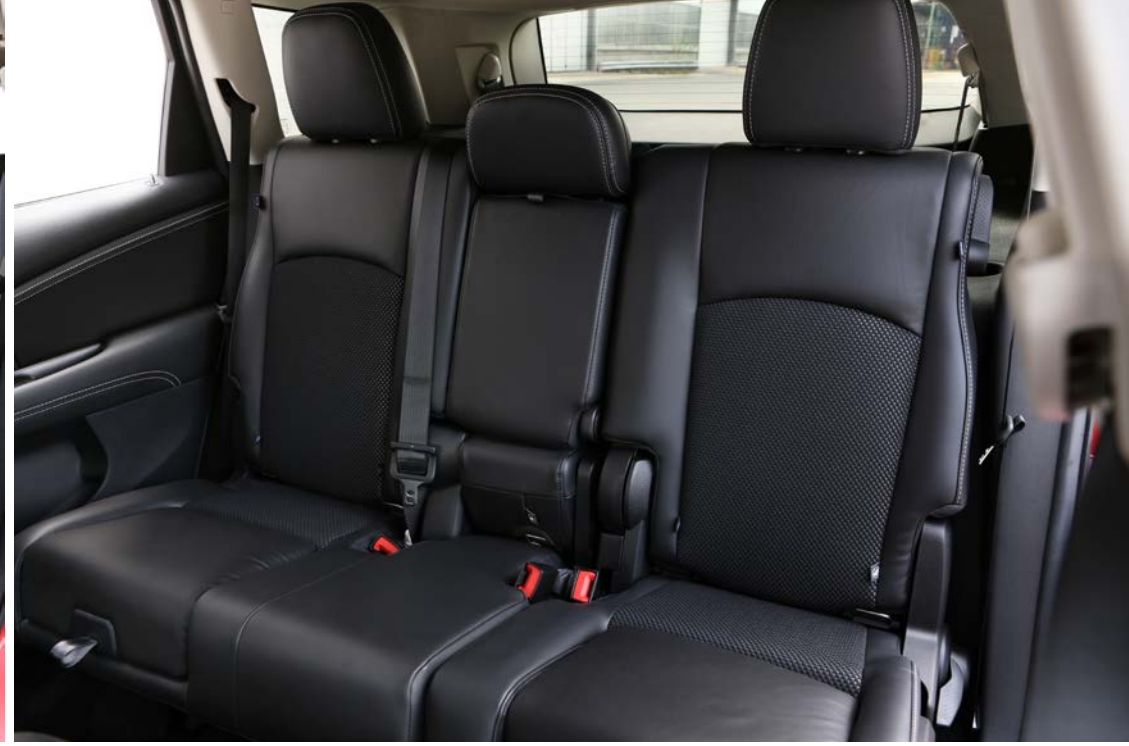
ise 194 g/km. Amerikan altyapılı bir araç olan Freemont Cross, emirleri geç algılayan yumuşak direksiyonu ve yolcularını adeta yaylanarak götüren yumuşak süspansiyon sistemiyle Avrupalı müşterilerden eleştiri alacaktır. Ancak bunun karşılığında geniş ve ferah bir iç mekan, büyük bagaj ve rahat koltuklarla kendini affettirmeye çalışıyor. Arazi kullanımında ortalamaların üzerindeki başarısı da yadsınamaz.



Büyük cüsse şehir içindeki kullanımını zora soksa da, geri görüş kamerası park manevralarını kolaylaştırıyor. Gürültülü çalışan motorun, vasat performans sergilediği de notlarımız arasında yer aldı.

EKİM'DE TÜRKİYE'DE

Freemont ürün gamına farklı bir tat getirecek olan Freemont Cross, Türkiye yollarına Ekim ayında çıkacak. Aracın fiyatı ise henüz açıklanmadı ancak standart Freemont'tan 10.000-15.000 TL daha pahalı olacağını tahmin ediyoruz. Lounge donanımlı Freemont'un şu anki satış fiyatının 149.940 TL olduğunu belirtelim.



“ 7 kişilik bir araç olan Freemont Cross'un iç mekanı geniş, ferah ve konforlu. Bagaj hacmi, koltukların durumuna bağlı olarak 145-540-1461 litre arasında değişiyor. ”



Fiat Freemont Cross 2.0 Multijet II AWD

Fabrika verileri

Motor:	1956 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4924 / 1878 / 1705 mm
Bagaj hacmi:	145-540-1461 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	9.6 / 6.0 / 7.3 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	Ekim 2014

- + Geniş ve konforlu iç mekan, Uconnect ekranı
-Amerikan tipi direksiyon ve süspansiyon, fiyat

194 g/km

E

Fiat Panda Cross

Fiat'ın en küçük modeli olan Panda'nın yeni dört tekerlekten çekişli Cross versiyonunu İtalya'da kullandık.





segmenti, diğer bir deyişle minik sınıf, Türkiye’de en az otomobilin satıldığı segmentlerden biridir. Ama

bunun aksine, bu segmentte yer alan araçlar, Avrupa’da ve özellikle de büyük şehirlerde deyim yerindeyse peynir ekmek gibi satar. Nedeni ise basittir: Bu sınıfta yer alan bir otomobil, küçük boyutları sayesinde şehir içinde pratik bir kullanım sunar.

Ayrıca düşük ağırlıkları ve küçük motorları sayesinde az yakıt tüketirler, tıpkı satış fiyatları gibi, işletme giderleri de azdır. Hal böyle olunca da, üreticiler bu segmentteki modellerine özel bir önem verir, çeşitli versiyonlarını geliştirirler. Panda Cross da bunlardan biri. Avrupalı tüketiciler için önemli ama bizim için önemsiz olan bu farklı modeli İtalya'daki uluslararası lansmanında kullandık.

ŞEHİRLİ SUV

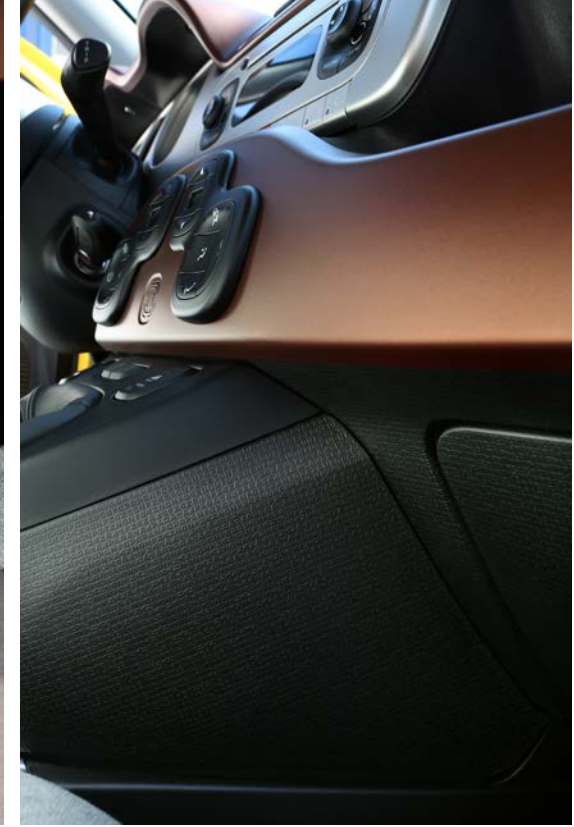
Türkiye'deki büyük şehirler devasa SUV'lerden geçilmezken, Avrupalı ihtiyacına ve yaşadığı bölgeye göre araç satın aldığından, bu tür SUV'lar, geniş arazilere sahip ve nüfusu kalabalık olmayan şehirlerde kullanılıyor. Büyük şehirlerdeki tercih ise genellikle küçük SUV'lar ve crossover'lerden yana oluyor. Fiat Panda Cross ise, satın alınabilecek en küçük SUV olarak pazara giriyor. A segmentinde yer alan aracın uzunluğu 3705 mm, genişliği 1662 mm, yüksekliği ise 1657 mm. Dingil mesafesi 2300 mm olan bu 5 kapılı ve 4 kişilik araç 1155 kg boş ağırlığa sahip. Otomobilin yerden yüksekliği 158 mm. Maksimum su geçiş yüksekliği ise 711 mm olarak veriliyor.



Otomobilin yaklaşma açısı 24 derece, rampa (karın) açısı 21 derece (Panda 4x4'ten 1 derece daha iyi), uzaklaşma açısı ise 34 derece. "Torque on demand" sistemine (Torku tekerleklerle otomatik olarak dağıtıyor) ve iki elektronik diferansiyel kilidine (ELD) sahip olan Panda Cross'un standart donanımında 185/65 R15 boyutlarında dört mevsim (M+S) lastikler yer alıyor. 5 kollu ve alüminyum alaşımlı jantlar da standart donanımın bir parçası. Aracın bagaj hacmi ise 225 litrelik değerle sınıfının en iyisi.

TANINAN MOTOR

Test sürüşünde kullandığımız Panda Cross'ta 1.3 litrelik ikinci jenerasyon Multijet motor bulunuyordu. 4 silindirli, 16 supaplı, turbo beslemeli bu dizel motor, 80 HP güç ve 190 Nm tork üretiyor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Araca 160 km/s maksimum hız ve 14.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan motorun öne çıktığı konu ise düşük yakıt tüketimi. Fabrika verilerine göre ortalama 4.7 lt/100 km yakıt tüketen motorun karbondioksit salımı ise 125 g/km.



“ Vites kolu bölgesindeki çevirmeli 4x4 kumandası sayesinde Auto, Off-Road ve Hill Descent Control modları seçilebiliyor. ”



TERRAIN CONTROL SİSTEMİ

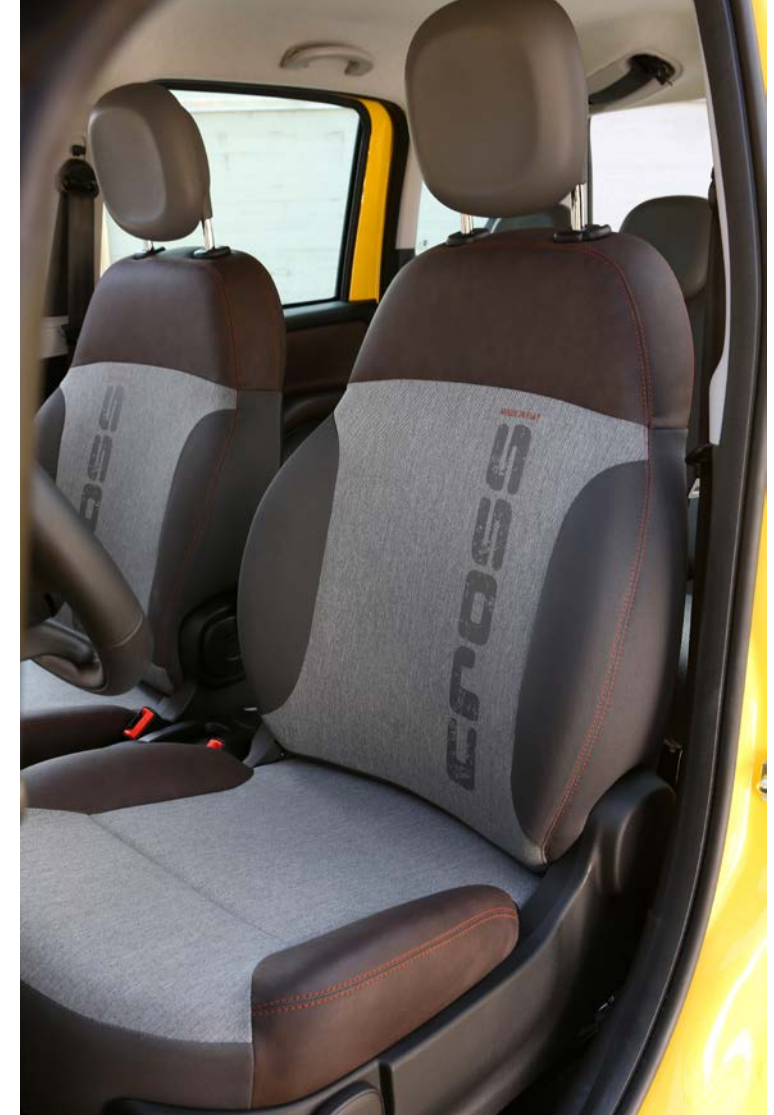
Panda Cross'u öne çıkaran özelliklerden en önemlisi Terrain Control Sistemi. El freni bölgesindeki dairesel bir kumandayla çalıştırılan sistemde "Auto", "Off-Road" ve "Hill Descent Control" işlevleri bulunuyor. Bunlardan ilki, adından da anlaşılacağı üzere tork dağılımını elektronik beyne bırakırken, ikincisi off-road kullanımında seçiliyor ve araç arazi kullanımına hazır hale geliyor. Bu konumun 50 km/s hıza kadar çalıştığını da belirtelim.

Hill Descent Control (Yokuş İniş Kontrolü) ise, arazide dik rampa inmeden önce seçiliyor ve bu konumda sürücü sadece direksiyonu tutarak aracı kontrollü bir biçimde rampadan indirebiliyor. Gaz, fren ve hızı elektronik beyin ayarlıyor. ESC'nin (ESP) standart olarak sunulduğu Panda Cross'la hem yolda hem de arazide yaptığımız sürüşler, otomobilin her iki zemin şartında da başarılı olduğunu gösterdi. Arazideki başarının sırrını ise, Fiat yönetimine geçen Jeep'in bilgi ve deneyiminde aramak gerekiyor.

SON ÇEYREKTE TÜRKİYE'DE

Avrupa'da Eylül ayında satışa sunulan Panda Cross, ülkemizde bu yılın son çeyreğinde yollara çıkacak. Fiyatı henüz açıklanmayan otomobilin, ülkemizin özel şartlarından ötürü kısıtlı satış adetlerinde kalması bekliyoruz.

“Panda Cross'un hem dış tasarım hem de iç mekanının birçok yerinde “Cross” logosu bulunuyor. Koltuk döşemeleri de bu modele özel.”





Fiat Panda Cross 1.3 Multijet II 4x4

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	80 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s:	14.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3705 / 1662 / 1657 mm
Bagaj hacmi:	225 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	5.0 / 4.6 / 4.7 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	2014 son çeyrek

+	Tasarım, arazi kabiliyeti, şehirde pratik kullanım
-	Asfaltta performans, emisyon

125 g/km

C

Jeep Cherokee

Yeni Cherokee, eskisinden daha şehirli ve 2.0 litrelik dizel motoru ile günümüz piyasa şartlarına daha uygun bir hal almış.





Eskiden arazi ile anılan ve meraklılarına yönelik bir marka olan Jeep, son dönemin bir gerçeği olan şehirlileşme akımı sonunda daha yumuşak karakterli araçlar üretmeye başladı. Bu sayfalarda görülen yeni Cherokee de bunlardan bir tanesi. Amerikan-İtalyan melezi olarak tanımlayabileceğimiz bu otomobilin kalbi olan 2.0 litrelik Multijet 2 motor İtalya'da üretilirken, aracın üretimi ABD'de yapılıyor.

Otomobilin dış tasarımı geleneksel Jeep Cherokee çizgisinden oldukça farklı olsa da yedi parçalı radyatör ızgarası marka kimliğine vurgu yapıyor. Eskisinden 20 mm daha geniş, 131 mm daha uzun ve 163 mm daha alçak olan Cherokee'nin taban yüksekliği ise 157 mm olarak açıklanıyor.

Otomobilin iç mekânı da şehirli kullanıcı beklentilerine uygun. Kalite hissi eskiye göre daha yüksek. Gösterge tablosunun kişiselleştirilebilmesi ilginç bir özellik olarak göze çarpıyor. Bunun dışında kokpitteki diğer dikkat çekici öğeler ise 8.4 inçlik dokunmatik ekran ve vites konsolundaki Selec-Terrain kumandası. Limited donanım seviyesinde ısıtmalı-soğutmalı ön koltuklar var ve bunların kumandası bu dokunmatik ekrandan yapılıyor. Selec-Terrain ise Auto (otomatik), Snow (kar), Sport ve Sand/Mud (kum/çamur) olmak üzere 4 farklı sürüş programına sahip. Diz ve baş mesafesi yönünden tatminkâr olan otomobilin iç mekânı kullanışlı eşya gözlerine sahip. Arka koltuk sırası ise 14 cm ileri-geri kayabiliyor. 423 lt'lik bagaj hacmi fazla büyük olmasa da yeterli.





9 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMAN

Otomobilde 9 ileri oranlı otomatik şanzıman görev yapıyor. Start-stop teknolojili, 2.0 litrelik 170 HP güç ve 350 Nm tork üreten turbo dizel motor ile kombine edilmiş bu şanzıman sarsıntısız vites geçişlerine sahip. Vites değişim hızı ise Sport konumunda bile BMW X3'ün 8 ileri oranlı şanzımanı kadar hızlı değil. Şanzıman ile ilginç bir nokta ise manuel kullanımda ortaya çıkıyor. Manuel kullanımda vitesler büyütülüp küçültülmeye çalışıldığında,

motor devri ve araç hızı, vites değişimine müsaade etmeyecek durumda olsa bile gösterge tablosunda vitesler değiştirilmiş gibi gözüküyor. 2.0 litrelik motorun performansı 1953 kg'lık ağırlık düşünüldüğünde gayet yeterli. Süspansiyonu konforlu olan otomobil, virajlarda hafifçe yana yatsa da stabilite kontrol sistemi ve devrilme önleyici gibi sürüş destek sistemleri sayesinde güvenli. Bu arada araçta kör nokta uyarısı, şerit takip uyarısı, arka engel algılama sistemi gibi özellikler de mevcut.

“ Hız sabitleme sisteminin kumandası direksiyonun sağında. Selec-Terrain sistemi ile farklı sürüş programları seçilebiliyor. ”



Bunlardan en ilginç olanı arka engel algılama sistemi olarak tanımlanabilecek sistemde geri giderken eğer arka taraftaki bir engeli fark etmezseniz otomobil otomatik olarak fren yaparak kaza riskini azaltıyor.

Jeep Active Drive I dört tekerlekten çekiş sistemine sahip otomobil normalde önden çekişli olarak yol alıyor. Zor şartlarda saniyenin 27’de biri kadar bir zaman diliminde gücü yüzde 99’a kadar tek tekere aktarabilen bu sistem asfalt ve ortalama arazi kullanımı için yeterli. Markanın çıkış yeri olan “arazi” içinse özel sipariş ile getirilecek 3.2 litre 272 HP’lik

Trailhawk modelinde yer alan Active Drive II adlı arka kilitli diferansiyelli, iki hızlı transfer kutusuna sahip (4WD Low) versiyonu da mevcut. McPherson tipi ön süspansiyon sistemi 17 cm artikülasyona, çok kollu arka süspansiyon ise 19 cm artikülasyona sahip bu otomobili hafif arazi şartlarında kullandım ve aktarma sistemini yeterli buldum. 18.2 derecelik yaklaşma açısı, 24 derecelik uzaklaşma açısı ve 18.4 derecelik tepe açısı ortalama değerler.

SONUÇ

Kendisine rakip olarak BMW X3 ve Audi Q5'i gören yeni Jeep Cherokee, Limited versiyonunda çok uzun bir donanım listesine sahip. 2.0 litrelik dizel motoru ve otomatik şanzımanı ile şehir hayatına uyumlu olan otomobil, 4x4 sistemi ile de fazla ağır olmayan arazi şartlarında ortalama bir kullanıcının beklentilerini karşılayacaktır.

“Limited donanım seviyesinde ön koltuklar ısıtma ve soğutmalı. Arka koltuk sırası 14 cm ileri-geri hareket edebiliyor. Bagaj hacmi 423 litre.

”





Jeep Cherokee 2.0 9ATX Limited Dizel

Fabrika verileri

Motor:	1956 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	9 ileri otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s:	10.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4624/1859/1670 mm
Bagaj hacmi:	423-1190 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	7.1 / 5.1 / 5.8 lt /100 km
Fiyat:	...161.310 TL(Longitude) /179.893 TL (Limited) + 2193 TL

- + Güvenlik teknolojileri, artan konfor
- Eskiye göre azalan arazi yeteneği

154 g/km

D

BMW M4 Cabrio

BMW'nin dört kişilik üstü açık sporcusu, beşinci neslinde yeni isim ve yeni motor ile yola devam ediyor. Değişmeyen tek şey ise dudak uçuklatan dinamizm.





Bundan birkaç ay kadar önce 2014 yılı içinde fazla sayıda yüksek performanslı otomobil kullanmadığımdan dolayı yakınıyordum. e-otodergi'nin bu sayısında görülebileceği gibi yakınmalarım yersizmiş. Eylül ayının ilk haftasında 431 HP'lik BMW M4'ü Almanya-Maisach, Avusturya-Mösern arasında yaklaşık 160 km'lik bir rotada gerek virajlı Alp Dağları'nda, gerekse Almanya'nın hız sınırı olmayan otoyollarında kullanma şansını buldum.

İlk defa 1986 yılında yollara M3 adıyla yollara çıkan BMW'nin 4 kişilik üstü açık sporcusu, beşinci neslinde M4 adını aldı. Katlanan metal tavanlı bir otomobil olan M4 Cabrio; motor kaputundaki "power dome" (güç kubbesi) adı verilen çıkıntısı, ön tampondaki hava yarıkları, ilginç formlu yan aynaları, 19 inçlik jantların arkasındaki devasa fren diskleri ile altın sarısı kaliperlere sahip M karbon-seramik fren tertibatı ve arka tampon altındaki dörtlü egzoz çıkışları ile farklı bir dünyadan geldiğini belli ediyor. Otomobilin sürücü hariç 1790 kg'lık ağırlığı, eski M3 Cabrio'dan yaklaşık 60 kg kadar hafif olsa da M4 Coupe'den 250 kg kadar daha ağır.

BMW Individual döşemelere sahip test aracımızda konsolun üst kısmı, torpido gözü ve kapı içi gibi insan elinin değebileceği birçok bölge kaliteli deri ile kaplanmıştı. Vites kolu M modellerine özel ve vitesin geçiş hızı, vites kolu çerçevesindeki butona basarak 3 kademeli olarak ayarlanabiliyor. Vites konsolunun sol tarafında ise elektronik sürüş destek sistemlerine, motor karakterine (efficiency-verimlilik, sport, sport+), süspansiyon karakterine, direksiyon sistemi karakterine etki eden düğmeler ile park kameraları ve park sensörlerine ait butonlar



bulunuyor. Kol dayama yerinin önünde ise enseye sıcak hava üfleme kumandası ile otomobilin tavanını 18 km/s hıza kadar 20 saniyede açıp kapatmaya yarayan buton var.

BMW M4 Cabrio'da önceki nesil M3'ün atmosferik V8'inden farklı olarak, sıralı 6 silindirli, çift turbolu bir motor görev yapıyor. BMW tutkunlarının eski V8'i çok sevdiklerini biliyorum. Ama endişelenmeye gerek yok. Çünkü 6 silindirli, iki adet mono

scroll turboya sahip, üç litrelik yeni motor hem akustik, hem de performans yönünden çok iyi. Üstelik maksimum 7500 d/d'ye kadar devir çevirebiliyor. 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla kombine edilen bu motor 431 HP güç ve 550 Nm tork üretiyor. Asıl güzel olansa maksimum torkun 1850-5500 d/d aralığında sabit olarak üretilmesi ve maksimum tork eğrisinin düşüşe geçmeye başladığı bu andan itibaren 5500-7300 d/d aralığında maksimum gücün üretilmesi.





Şimdi ise yola çıkma vakti... Direksiyonun sol tarafında M1 ve M2 ibaresi taşıyan iki buton var ve bu butonlardan M1 olanına konfor, M2 olanına sportif odaklı olmak üzere iki sürüş karakteri yüklenmiş. Böylece vites konsolundaki düğmelere basmadan kısa yoldan sürüş karakterini değiştirebilmek mümkün. Üstü açık şekilde başlayan yolcuğumuzda otomobilin iç mekânında yaklaşık 70 km/s'ye kadar rahatsız edici bir türbülans oluşmadı. Normal kullanımda geçen sayımızda yayınladığımız 428i Cabrio kadar konforlu ve günlük hayata uygun olan otomobil, M2 butonuna basıldığında içindeki canavarı ortaya çıkartıyor. Motor ve gaz pedalı tepkisi ateşli bir hal alırken, direksiyon ve adaptif M süspansiyon da spor kullanıma uygun hale geliyor.

“ Metal tavan 18 km/s hıza kadar 20 saniyede açılıp-kapatılabiliyor. Arka tampon ve dörtlü egzoz çıkışı M4'e özel. Çamurluktaki hava yarıkları süs değil, fonksiyonel. ”





Bu şekilde özellikle tünel geçişlerinde gaza basıldığı zaman egzozun patlamaları kulak pasını siliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 4.4 saniyede tamamlayan otomobil performans konusunda söyleyecek fazla bir şey bırakmıyor.

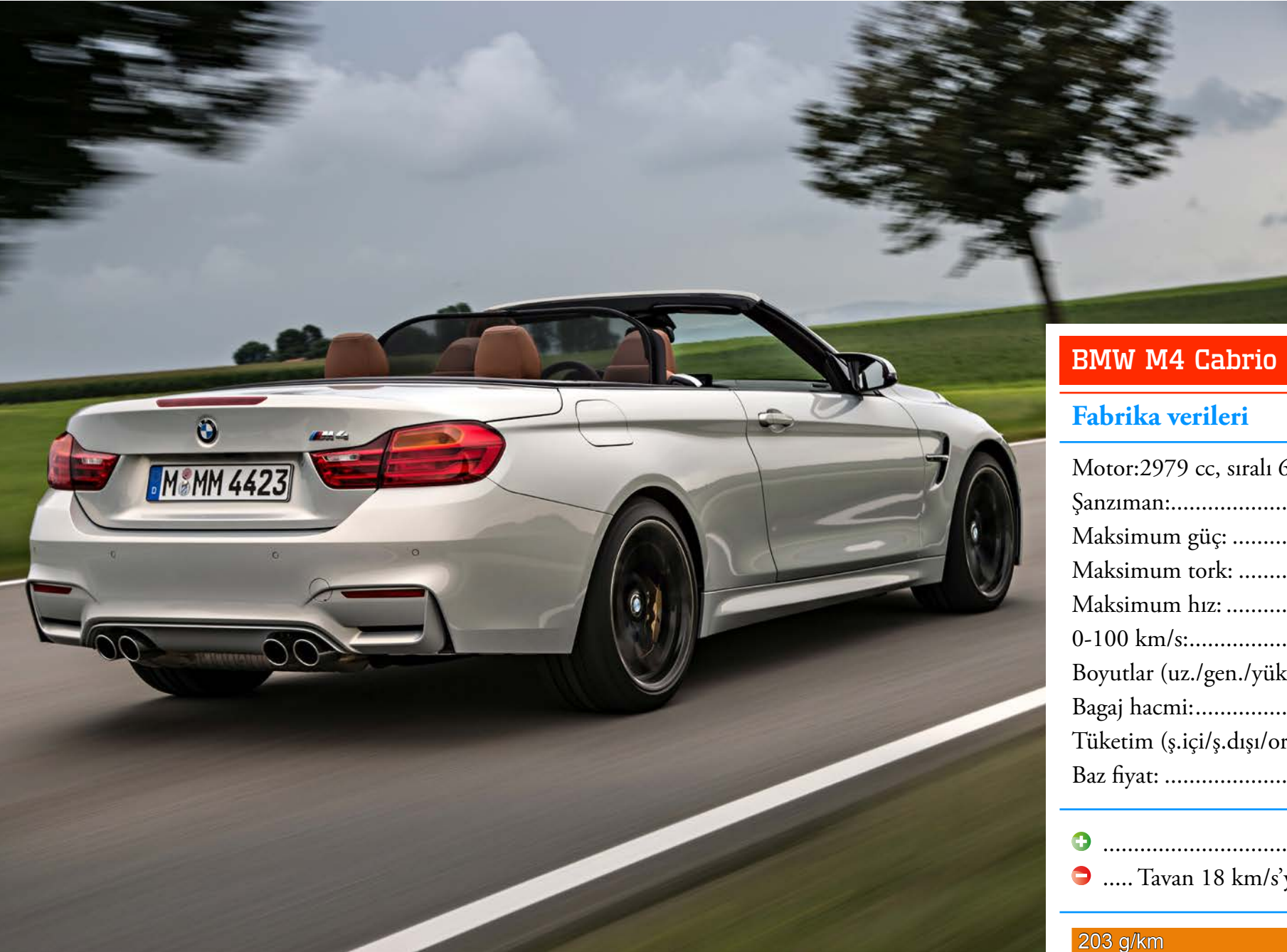
Tüm modern sürüş destek sistemlerinin yanı sıra, M kilitli diferansiyel de sahip bu otomobille virajlı Alp yollarını rayda gidermişçesine dönmek mümkün. Almanya'nın

hız sınırı olmayan otoyollarında maksimum hızda üstü kapalı şekilde kullandığımız otomobilin iç mekânındaki gürültü seviyesi de, yalıtım özelliği bulunan tavan içi kaplaması sayesinde fazla yüksek sayılmazdı.

SONUÇ

Bu otomobil gerektiğinde yumuşak başlı ve uyumlu, gerektiğinde ise hızlı ve hırçın. Üstelik bunu üstü açık olma ayrıcalığı ile 4 kişiye yaşıyor.





BMW M4 Cabrio

Fabrika verileri

Motor:	2979 cc, sıralı 6 silindirli, çift turbo, direkt benzin enjeksiyon
Şanzıman: 7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç: 431 HP @ 5500-7300 d/d
Maksimum tork: 550 Nm @ 1850-5500 d/d
Maksimum hız: 250 km/s
0-100 km/s: 4.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4671/1870/1386 mm
Bagaj hacmi: 220-370 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 11.5 / 7.1 / 8.7 lt / 100 km
Baz fiyat: 181.947 Euro/507.632 TL

- + Performans, direksiyon, yol tutuş, şanzıman
- Tavan 18 km/s'ye kadar açılıp kapanıyor, küçük torpido gözü

203 g/km

F

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 en ufak bir şüphe etmiyorsunuz.

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

İngiltere'den getirttiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve www.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 dergilerinin, önemli yarış takımlarının, dev lastik üreticilerinin ve kendini geliştirmek isteyen pilotların kullandıklarını belirtelim.

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 74 ay önce, Temmuz 2008’de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya 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 www.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.*

Küçük mücadele

Küçük sınıf olarak bilinen B segmentinin, "downsize" edilmiş küçük silindir hacimli iki yeni modeli çift kavramalı otomatik şanzımanlı versiyonları ile karşı karşıya.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



B segmenti olarak bilinen küçük sınıfta da her segmentte olduğu gibi dizel ve otomatikler popüler olsa da, az yol yapan sürücüler için ileri teknoloji ürünü, düşük yakıt tüketimi iddiasındaki küçük silindir hacmine sahip benzinli motorlu seçenekler de var.

Bu sayımızda Titanium donanım seviyesindeki, Powershift şanzımanlı Ford Fiesta 1.0 Ecoboost100 HP ile; Comfortline donanım seviyesindeki, DSG şanzımanlı Volkswagen Polo

1.2 TSI 90 HP'yi karşı karşıya getirdik. Her iki otomobil de bu motor-şanzıman seçenekleri ile kısa bir süre önce satışa sunuldular. Ford Fiesta 2013 model yılı kapsamında gördüğü makyaj ile Aston Martin'lerden esinlenilmiş güncel burun yapısına kavuşurken, VW Polo 2014 model yılı içinde makyajlandı ve burun kısmında ufak tefek değişiklikler ile (üç çatalı radyatör ızgarası, yenilenen tamponlar, yenilenen aydınlatma grupları) ile iç mekânda Golf'ü hatırlatan direksiyon simidi gibi detaylara kavuştu.

“Polo'nun ön konsolundaki kalite hissi biraz daha yüksek. Fiesta'nın düğme grubunun kullanımı biraz daha fazla alışkanlık gerektiriyor.”



KAROSER VE İÇ MEKÂN

Her ikisi de markalarının karakteristik çizgilerine sahip bu otomobillerin tasarımlarının beğeni yönü kişiden kişiye değişeceğinden bundan pek bahsetmeden hemen iç mekâna geçeceğim. Öncelikle Polo'nun klasik tasarımlı ön konsoluna adapte olmak çok kolay. Fiesta'nın parlak piyano boyası kaplı orta konsolundaki düğme grubu ise gerek biraz ufak olmaları gerekse kullanım tarzı nedeniyle Polo'ya göre daha fazla alışkanlık gerektiriyor. Her iki otomobilin de ön tarafta yeterli sayıda eşya gözü mevcut. Her ikisinde

de yumuşak plastik malzemelerin kullanıldığı otomobillerden Polo'nun kalite hissi biraz daha yüksek. Bu sayfalardaki değerlendirmenin buradaki motor-donanım seviyesindeki araçlar için olduğunu da bu noktada belirtelim. Çünkü giriş seviyesindeki Polo 1.0 Trendline'in iç mekanı Comfortline ile tezat oluşturacak kadar basit.

Arka koltuklara geçildiğinde de Polo'nun insana verdiği hisler daha iyi. Bunun nedenlerinden ilki, Fiesta'nın arka koltuk yolcularının Polo'nun arka koltuk yolcularına göre daha fazla ihmal



edilmiş olmaları. Mesela Fiesta'da arkada tavan tutamakları yok, sadece elbise askısı var. Ayrıca Fiesta'da arka kapı içi cepler de yok. Sonuçta bu araçlar küçük otomobil olsa da birçok kişi şehirdışı yolculuklarda da kullanıyor ve bu iki özellik uzun yolda işe yarıyor.

Yaşam alanı konusunda da Polo biraz daha fazlasını sunuyor. Arka koltuklardaki baş mesafesi Polo'da 94 cm iken, Fiesta'da 90 cm. Polo, arka oturma alanı konusunda da sürücü koltukları gaz pedalı ölçü alınıp aynı mesafede geriye doğru itildiğinde 3 cm daha fazlasını sunuyor ki, bu değer küçük sınıf için hissedilir bir fark. Son olarak bagaj hacmi... Polo'nun 280 litrelik bagaj hacmi, bu sınıfın en iyisi değil, ama Fiesta'dan 4 lt gibi önemsiz sayılabilecek bir farkla daha büyük. İç mekân konusunda Polo, gerek diz-baş mesafesi, gerekse kolay kullanım (yol bilgisayarının manuel sıfırlanamamasını saymazsak) ve kalite hissi gibi konularda Fiesta'dan daha iyi.

Motor, performans ve sürüş özellikleri Motor-performans konusunda önce kâğıt üzerindeki verilerine bir göz atalım. Fiesta'nın ödüllü 1.0 EcoBoost motoru test aracımızda 100 HP'lik versiyonu ile görev yapıyordu





(yurtdışında 1.0 Ecoboost'un 140 HP'lik versiyonu Fiesta Sport'ta görev yapıyor). 6 ileri oranlı çift kavramalı Powershift şanzımanla kombine edilmiş; 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli, 999 cc'lik bu motorun karşısında ise Polo'nun 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzımanla kombine edilmiş ve biraz daha cüsseli diyebileceğimiz, 1197 cc'lik, direkt benzin enjeksiyonlu, 4

silindirli motoru yer alıyor. Polo'nun 1.2 TSI'si, Fiesta'nın 1.0 Ecoboost'undan daha büyük olsa da daha güçlü değil. 1.0 Ecoboost 100 HP güç ve 170 Nm tork üretirken, 1.2 TSI 90 HP güç ve 160 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre Fiesta 1.0 Ecoboost Powershift ile Polo 1.2 TSI DSG'nin 10.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanmaları aynı. Ama beni ilgilendiren nokta bunların ne kadar gerçekçi olduğu...

Test verilerinden bahsetmeden önce her iki otomobilin de aynı şartlarda (dolu depo, aynı iklim ve zemin şartları) teste tâbi tutulduğunu söylemeliyim. Fiesta'ya 195/55 R15 ebadında Hankook Ventus S1 Evo lastikler takılı iken, Polo'da 215/45 R17 ebadında Dunlop Sportmaxx lastikler vardı. Aslında Polo 1.2 TSI DSG'nin orijinal lastik ölçüsü 185/60 R15 iken (16 inç opsiyonel), Volkswagen Türkiye'nin bize



“ *Bagaj hacimleri
çok yakın:
Fiesta 276 lt, Polo 280 lt.* ”



yolladığı test aracında daha sportif versiyon olan 150 HP'lik Polo BlueGT'nin jant-lastik ölçüsü vardı.

Avrupa (EU) normlarına göre ağırlığı 1122 kg olan (EU normlarında araç katalog ağırlığına 75 kg'lık sürücü de dâhildir) Fiesta ile durağan konumdan yaptığım hızlanma testinde iki yön ortalamasında (rüzgâr etkisini azaltmak için) 10.4 saniyelik 0-100 km/s verisi elde etti. 1139 kg'lık Polo ise 12.1 saniyelik 0-100 km/s değeri elde etti. Burada Polo'nun özellikle ilk kalkış anında ağırkanlı kaldığını söylemem gerek. Bunda Polo'nun standarttan daha geniş tabanlı

lastiklerle donatılmış olmasının payı olabilir. Bir de araç hareket halinde iken Powershift'e göre daha hızlı vites değiştiren DSG, ilk kalkış anında biraz geç tepki veriyor. Hızlanma testinin açık galibi kuşkusuz ki Fiesta. Fren testinde ise Polo, Fiesta'ya göre daha kısa durma mesafesi sağladı. Burada anlamadığım nokta, Fiesta'da arka frenlerin kampana tercih edilmesi oldu.

Sürüş esnasında Fiesta'nın 1.0 Ecoboost motoru biraz daha sinirli bir karakterde. 3 silindirli motorun kendine has sesi de sportif bir hava katıyor. Direksiyon tepkileri güzel

olan otomobili virajda yönlendirmek kolay ve eğlenceli. Karoserde yana yatma az seviyede. Şanzımanın vites topuzu üzerindeki manuel kumanda butonu ise kullanışsız. Polo, Fiesta'ya göre biraz daha sakin ve konforlu. 17 inçlik jantlara rağmen dalgalı asfaltta daha iyi darbe sönümlemesi sundu. Direksiyon tertibatı makyajla birlikte elden geçirilse de bu konuda Fiesta halen biraz daha iyi. 500 km'yi aşan ise test sürecinde ise start-stop teknolojili Polo 1.2 TSI DSG'nin yakıt tüketimi 7.0 lt/100 km olurken, Fiesta 1.0 Ecoboost 7.3 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti.

TEKNOLOJİ SAVAŞI

Otomobillerin her ikisi de kendilerine has modern teknolojilere sahip. Fiesta MyKey, Ford Sync, aktif şehir içi güvenlik sistemi gibi donanımları opsiyonel olarak sunarken, Polo'da yorgunluk algılama sistemi, ikincil çarpışma freni gibi özellikler standart, adaptif hız sabitleyici ise opsiyonel olarak sunuluyor. Bu özelliklerden bana ilginç gelenler ise Fiesta'nın MyKey sistemi ve Polo'nun adaptif hız

sabitleme sistemi oldu. MyKey'de otomobilin ikinci anahtarına farklı bir sürücü profili yüklenebiliyor. Ebeveynlerin hoşuna gidecek bu sistemde otomobilin maksimum hızını, müzik sisteminin ses seviyesini sınırlandırabilmek mümkün. Polo'nun 30-160 km/s arasında hızı öndeki otomobile göre ayarlayan ve öndeki araç durunca Polo'yu durduran adaptif hız sabitleme sistemi ise küçük sınıfta daha önce görmediğimiz bir konfor ekipmanı.



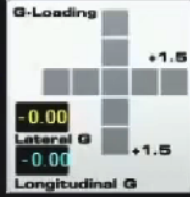
VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN EN AZ ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

e-otodergi | www.otomobil.com.tr

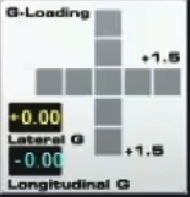


Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/h	--.
0-80 km/h	--.
0-100 km/h	--.
0-120 km/h	--.
0-400 m	--.



e-otodergi | www.otomobil.com.tr



Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/h	--.
0-80 km/h	--.
0-100 km/h	--.
0-120 km/h	--.
0-400 m	--.



SONUÇ

Karşılaştırmanın öne çıkan modelini küçük farklar belirledi. Fiesta 1.0 Ecoboost Powershift'in sürüş karakteri daha canlı ve daha hızlı olsa da, Polo 1.2 TSI DSG; daha geniş iç mekânı, daha konforlu sürüş özellikleri ve daha düşük tüketimi ile öne çıkan seçenek oluyor. Ayrıca Polo 1.2 TSI DSG'nin 50.900 TL'lik fiyatı da Fiesta 1.0 Ecoboost Powershift'in 52.300 TL'lik fiyatından az da olsa daha cazip.



Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Powershift

VW Polo 1.2 TSI DSG

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, turbo	1197 cc, 4 silindirli, turbo
Şanzıman:	6 ileri çift kavramalı	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	100 HP @ 6000 d/d	90 HP @ 4800 d/d
Maksimum tork:	170 Nm @ 1400-4000 d/d	160 Nm @ 1400-4000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s	184 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3969 / 1722(aynalar hariç) / 1495 mm	3972 / 1682 / 1453 mm
Bagaj hacmi:	276 lt	280 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	6.6 / 3.9 / 4.9 lt /100 km	5.9 / 4.1 / 4.7 lt/100 km
Fiyat:	52.300 TL	50.900 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.6 sn	4.2 sn
0-80 km/s:	7.1 sn	8.25 sn
0-100 km/s:	10.4 sn	12.1 sn
0-120 km/s:	14.85 sn	17.55 sn
0-400 m: 17.5 sn	18.5 sn	

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	7.6 sn	8.2 sn
80-120 km/s (D'de):	8.9 sn	11.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:	38.7 m	37.9 m
80-0 km/s:	24.0 m	23.8 m
50-0 km/s:	9.4 m	9.5 m

+	Performans, direksiyon hissi	Süspansiyon konforu, iç mekân
-	Arkada daha kısıtlı alan	İlk kalkışta hantal

BMW X5 2.0 litre dizel



BMW X5 xDrive25d, 218 HP gücündeki 2.0 litrelik turbo dizel motoru ile lüks SUV segmentinde "olmaz" denileni yapıyor.



Öncelikle en çok merak edilen “2.0 litrelik bu motor, 2040 kg boş ağırlığa sahip bu otomobili rahatça taşıyabiliyor mu?” sorusunun yanıtını vereyim. Evet, 2.0 litrelik bu motor, ağırlığı 2 tonu aşan bu otomobili rahatça taşıyor. Hatta piyasada satılan birçok kompakt sınıf aile otomobilinden daha iyi hızlanma sunduğu da bir gerçek.



BMW X5 xDrive25'de yer alan 1995 cc'lik, 4 silindirli dizel motor çift turboya sahip ve ufak olan turbo, değişken geometrili. 450 Nm'lik maksimum tork 1500-2500 d/d aralığında üretilirken, 218 HP'lik maksimum güç 4400 d/d'de ortaya çıkıyor. Bu motor 3.0 litrelik ağabeyi gibi kulak okşayan bir sese sahip değil ama performans olarak beklentilere rahatça cevap veriyor. 8 ileri oranlı şanzıman ise artık BMW'nin bir klasiği haline gelmiş durumda ve hızlı, sarsıntısız vites değişimleri ile beğeni topluyor. Bu araçta yer alan ileri vites dişli oranları büyük motorlu ağabeyleri ile aynı,

fakat son dişli oranı daha kısa seçilmiş. Bu sayede motorun yüksek ağırlık ile daha rahat başa çıkabilmesi sağlanmış. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.2 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı ise 220 km/s. Otomobil 500 km'yi aşan sürüşümüzde 7.4 lt/100 km'lik bir değer elde etti. Bu değer 2040 kg'lık gövde ve sunulan performansa göre çok başarılı. Sport, Comfort ve EcoPro olmak üzere 3 sürüş seçeneği sunan otomobil EcoPro'daki yelken modu sayesinde yakıt ekonomisine katkı sağlayabiliyor.

“ Orta konsoldaki ekranda geri görüş kamerası ve çevre görüş kamerasının yanı sıra arazi sürüşlerine yönelik olarak eğim ölçer ekranı da bulunuyor. ”



Hassas çalışan direksiyon sistemine sahip otomobil, virajlarda kendi sınıfı için dinamik bir yerde. Otoyol sürüşlerinde stabil olan otomobilde hafif rüzgar sesi duyuluyor. X5 ailesinde çeşitli adaptif süspansiyon paketleri (Comfort Adaptive Suspension package, Dynamic Adaptive Suspension package, Professional Adaptive Suspension package) alınabiliyor ve bizim test aracımızda Comfort Adaptif Süspansiyon vardı. Bu sistem sadece arka amortisörlerin sertliğini yük durumuna göre ayarlayabilen bir sistem. Kullanım sırasında beni en fazla rahatsız eden nokta gaz pedalına kumanda ederken sağ ayağımın geniş şaft tüneline temas etmesi oldu.

“ Yaklaşma açısı 25 derece, uzaklaşma açısı 20 derece, tepe açısı 20 derece ve 50 cm derinliğindeki sulardan geçebiliyor. Taban yüksekliği 209 mm. ”





Ergonomi sağ ön kapı içinde yer alan cam açma düğmesi biraz uzakta kalması dışında başarılı. Konsol alçak konumlandırılmış böylece sürücünün otomobile ve çevreye daha rahat hâkim olması hedeflenmiş. Hatta bu amaçla orta konsoldaki bilgi ekranı da ön camı perdelemeyecek şekilde konumlandırılmış. Ön ve arka koltuklarında diz ve baş mesafesi ile ilgili sıkıntı olmayan otomobilin 650 litrelik bagaj hacmi büyük.





Gelelim araziye. Bu otomobil hafif arazide kullanıcısını mahcup etmeyecek bir karakterde. Akıllı dört çeker sistemi normalde gücün yüzde 40'ı ön tekerleklerle, yüzde 60'ı arka tekerleklerle aktarılıyor. Zemin şartlarına göre bu gücün tamamı öne veya arkaya aktarılabilir. Arazi şartlarında iç mekânda tıktırılmaması olumlu bir özellik.

SONUÇ

BMW, lüks SUV'u X5'e 2 litrelik turbo dizel motor adapte ederek, olmaz denileni yapmış. Üstelik performans ve tüketim anlamında da beklentileri karşılayabiliyor.

BMW X5 xDrive25d**Fabrika verileri**

Motor:	1956 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	218 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:	450 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4886 / 1938 / 1762 mm
Bagaj hacmi:	650-1870 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	6.7 / 5.3 / 5.8 lt /100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	308.717 TL / 451.973 TL

+	Yakıt tüketimi, makul performans
-	Sıkışık pedal bölgesi

154 g/km

D



Seat Toledo

Daha önce 1.6 TDI motorda sadece manuel şanzıman seçeneği sunan Seat Toledo, 15 HP daha düşük güç ve 20 Nm daha düşük tork değerine sahip DSG'li versiyonuyla yollarda.





Bundan iki yıl önceki Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtıldıktan sonra, Türkiye'de 2013 yılında satışa sunulan yeni Toledo, makyajına kısa bir süre kala 1.6 litrelik dizel-otomatik versiyonuna kavuştu.

LİFTBACK AVANTAJI

Volkswagen Grubu'ndan Skoda Rapid'in kuzeni olan Seat Toledo "liftback" gövdeye sahip. Yani ülkemizde çok sevilen sedan otomobil görünümünde ama sedan değil, bagaj kapağı hatchback modellerdeki gibi arka camla birlikte açılıyor. Bu da hem daha büyük bir bagaj hacmi (550 litre) hem de yükleme-boşaltmada kullanışlılık sağlıyor. Toledo 4482 mm uzunluğa, 1706 mm genişliğe ve 1461 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2602 mm.



GENİŞ İÇ MEKÂN

Toledo'nun hem önde hem de arkada geniş ve rahat oturma alanlarının sunulduğu iç mekanında kullanılan çift renkli ön konsol ve açık renk koltuk döşemeleri ferahlık hissi sağlıyor. Ön konsolda kullanılan sert plastik malzeme kalite algısını düşürürken, işçilik konusunda bir sorun bulunmuyor. Sade tasarlanmış gösterge birimleri rahat takip ediliyor. Az sayıdaki kumanda biriminin yerleşimi de ergonomik. Dört camı elektrikli olan otomobilde sürücü kapısında sadece iki ön camın açma-kapama butonu bulunuyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda beklentileri asgari

ölçüde karşılayan Toledo'nun kliması görevini hızlı ve etkin bir şekilde yerine getiriyor.

NİHAYET DİZEL-OTOMATİK

Toledo'nun 106 HP'lik 1.6 litre TDI motorunda sadece manuel şanzıman bulunuyordu. Bu sayfalardaki test aracımızda ise, ürün gamına eklenen 1.6 TDI DSG (dizel-otomatik) kombinasyonu yer alıyor. Ancak aynı silindir hacmindeki motor, bu versiyonda 15 HP daha düşük güce ve 20 Nm daha düşük torka sahip. 7 ileri DSG otomatik şanzımanlı versiyonun performans değerlerine bakıldığında ise, 5 ileri manuel şanzımanlı kardeşinden

“

*Toledo'nun iç mekanı
ferah bir atmosfere sahip.*

*Bunda çift renkli ön
konsolun da etkisi var.
Malzeme olaraksa sert
plastik tercih edilmiş.*

”

maksimum hız verisinde 6 km/s daha yavaş ve 0-100 km/s hızlanma konusunda 1.8 saniye daha yavaş olduğunu görüldüğü. 4.5 lt/100 km'lik fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi de kardeşinden 0.1 lt/100 km daha kötü. Ama bu dezavantajların karşısında DSG konforu sunuyor. Zaten manuel şanzımanlı model karşısında tek üstünlüğü de bu. Çünkü hem motorun gücü-torku hem de performans verileri ondan daha kötü. Şanzıman ayarları düşük yakıt tüketimi hedeflenerek yapılmış ve performans

beklentinize cevap vermeyecektir. Yol tutuş konusunda da konforun öncelikli olduğunu belirtelim. Biraz gürültülü çalışan motorun yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı ise, hedeflendiği üzere hayli düşük.



FİYATI 64.400 TL

Seat Toledo 1.6 TDI DSG ülkemizde sadece Style donanımıyla satılıyor ve fiyatı 64.400 TL. Tek opsiyonel donanım olarak metalik renk var, onun fiyatı ise 1250 TL. DSG versiyonun manuel ile arasındaki fiyat farkı

ise 4000 TL. Toledo satın alacak kişilerin bu konudaki tercihi, “Daha pahalı, daha yavaş ama DSG konforu sunan” ile “Daha ucuz, daha performanslı ama manuel şanzımanlı” arasında olacaktır.



“ *Liftback gövde yapısının en büyük avantajı kendisini bagajda gösteriyor. Geniş ve yüksek açılan bagaj kapağı, yükleme ve boşaltmayı kolaylaştırıyor. Bagaj hacmi 550 litre.* ”

Seat Toledo 1.6 TDI DSG Style

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik (DSG)
Maksimum güç:	90 HP @ 4200 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	184 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4482 / 1703 / 1461 mm
Bagaj hacmi:	550 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.6 / 3.9 / 4.5 lt/100 km
Fiyat:	64.400 TL

- +Geniş iç mekan, büyük bagaj, tüketim, emisyon
-Performans, motor-şanzıman uyumu, motor sesi



Hyundai Elantra

Mayıs 2014 sayımızda Türkiye lansmanındaki izlenimlerimizi yayınladığımız makyajlı Elantra 1.6 CRDi Otomatik, bu kez İstanbul ve çevresinde daha uzun süreli kullanımımızda elde ettiğimiz yorumlarla karşınızda.





M

ayıs sayımızda otomatik şanzımanlı modelin basın lansmanındaki sürüş izlenimini, Haziran

sayımızda manuel şanzımanlı versiyonunu, Temmuz-Ağustos sayımızda ise Renault Fluence ile karşılaştırmasını yayınladığımız Hyundai Elantra, 1.6 CRDi turbo dizel motorlu ve otomatik şanzımanlı versiyonunda kullanıcısına maksimum konforu sunmayı hedefliyor.



KAROSER

Kompakt sedan model Elantra; 4550 mm uzunluğa, 1775 mm genişliğe ve 1445 mm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 2700 mm olan otomobilin bagaj hacmi ise 485 litre.

İÇ MEKAN

Kaliteli malzeme ve iyi bir işçiliğe sahip olan Elantra, eşya gözü ve bardaklık konusunda da cömert. Bu sayfalarda gördüğünüz Elite seviyesinde hayli zengin bir donanım sunan otomobilin koltukları rahat. Ancak arka

koltuktaki baş mesafesinin sınırlı olduğunu belirtelim. Elantra'da göstergeler kolay takip ediliyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Aux ve usb girişlerinin yeri de iyi seçilmiş.

MOTOR

Elantra dizel-otomatikte 4000 d/d'de 128 HP güç ve 2750 d/d'de 280 Nm tork üreten 1.6 litrelik, 16 supaplı, turbo dizel motor bulunuyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun maksimum torku,

manuel şanzımanlı versiyondan 20 Nm daha fazla. Otomobilin maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.5 saniye. Bu değerler, manuel şanzımanlı versiyonla karşılaştırıldığında maksimum hızların aynı, hızlanmanın ise manuelde 1 saniye daha iyi olduğu görülüyor. Elantra 1.6 CRDi Otomatik'in ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 5.8 lt/100 km (Manuel

versiyondan 0.9 lt/100 km daha fazla), karbondioksit salımı ise 151 g/km (Manuel versiyondan 23 g/km daha fazla). Biz ise ortalama 6.2 lt/100 km'lik tüketim elde ettik.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Kullanıcılar, konfor öncelikli tasarlanan bir otomobil olan Elantra'nın iç mekanından, süspansiyonundan ve donanımından memnun



kalacaklardır. Yol tutuş konusunda da herhangi bir sorun bulunmuyor. Direksiyon sertliğinin “Comfort”, “Normal” ve “Sport” olarak ayarlanabilmesi sürücüye avantaj sağlıyor. Otomatik şanzımanın geçişleri sarsıntısız. Fren hissi ve mesafesi tatminkar. Performans ise ortalama değerlerde.



BAZ FİYATI 72.850 TL

Hyundai Elantra 1.6 CRDi Otomatik, Türkiye’de Style ve Elite donanımlarıyla satılıyor. Style’ın fiyatı 72.850 TL, Elite’in fiyatı ise 79.990 TL. Manuel şanzımanlı ve Style donanımlı Elantra 1.6 CRDi’nin etiketinin 69.050 TL olduğunu da ekleyelim.



Hyundai Elantra 1.6 CRDi Otomatik Elite

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	280 Nm @ 2750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4550 / 1775 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	485 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	7.7 / 4.7 / 5.8 lt/100 km
Fiyat (Style / Elite):	72.850 TL / 79.990 TL

- + Otomatik konforu, donanım
- Arkada baş mesafesi, emisyon

151 g/km

D

Renault Twizy

Sokakta bir Ferrari modelinden daha çok ilgi gören Renault Twizy'yi İstanbul'da 1 hafta boyunca kullandım.



Ben İstanbul'da oturup da evinde otopark olan şanslı azınlık arasındayım. Bu otopark alanının kapalı ve duvarında priz bulunan bir garaj olması, özellikle Renault Twizy gibi yarı açık gövdeye sahip ve elektrikli olması dolayısıyla kullandığınız her akşam şarj etmeniz gereken bir otomobil test ederken beni daha da şanslı kılıyor. Bu sayede, Twizy testim boyunca, şarj etme yeri arama derdi olmadan, aracın tadına tam anlamıyla varabildiğimi düşünüyorum. Ayrıca A2 (motosiklet) ehliyetimin bulunması da "Polis durdurursa ne olur?" endişesi yaşamamamı sağladı.

EN UCUZ "GÖSTERİŞ"

Twizy ne tam bir otomobil ne de tam bir motosiklet. Ruhsatında motosiklet yazdığı için şu an sadece A2 ehliyetiyle kullanılabilen (2015 yılında değişeceği belirtiliyor) Twizy, yollarda 13.700 Euro'luk bir araçla elde edebileceğiniz en fazla ilgiyi garanti ediyor. Öyle ki, yanınızda bir





Ferrari olsa bile, insanların size bakacaklarının garantisini verebilirim. Çünkü Twizy alışılmadık bir gövdeye ve görünümüne sahip. Bir motosiklet uzunluğundaki daracık gövdesi, kanat şeklinde yukarıya doğru açılan kapıları, köşelere yerleştirilmiş küçücük (Ön: 125/80 R13, arka: 145/80 R13) tekerlekleri ve iki kişinin arka arkaya oturduğu sürüş konseptiyle bambaşka bir araç. Yolda giderken şaşkın ve meraklı bakışların hedefi olan Twizy ile durduğunuzda ise (özellikle trafik ışıklarında), ellerini aracın içine sokarak para isteyen dilenci çocuklarla burun buruna gelmek pek hoş değil. Hızınızı ayarlayıp ışığa takılmadan geçmek en iyisi.

90 KM MENZİL

Elektrikli araçların menzili sürücüye ve onun kullanım tarzına göre değişkenlik gösteriyor. Örneğin tam dolu bataryayla teslim aldığımız araç, yol bilgisayarında bize 50 km'lik bir menzil verirken, bizim kullanımımızda 90 km'ye kadar çıktı. Bunu başarmak için gaz pedalına çok narin basmak ve enerjiyi en verimli şekilde kullanmak gerekiyor. Örneğin rampa inişlerde hiç gaz vermemek, hatta mümkünse fren yapmak bataryayı doldurmak için biçilmiş kaftan. Rampa çıkışlarda mecburen gaza basılırken, düz gidişlerde gaz pedalına 1/3 gibi bir oranda baskı yapmak yeterli oluyor.

AVANTAJLI BOYUTLAR

Twizy'nin boyutları, sizi adeta bir motosiklet kullanıyormuş gibi avantajlı kılıyor. Araç 2337 mm uzunluğa, 1240 mm genişliğe ve 1461 mm yüksekliğe sahip. Bu sayede park sorunu yaşamıyorsunuz. Twizy'nin dönüş çapı ise sadece 3.4 metre. 2.2 metrekarelik bir alan kaplayan aracın ağırlığı ise 98 kg'lık piller dahil toplam 475 kg. Twizy'de iki kapaklı torpido (biri kilitlenebilir) ve bir de yolcu koltuğunun sırt kısmındaki kilitli kapakla ulaşılan 31 litrelik bagaj bulunuyor.

ELEKTRİKLİ MOTOR

Twizy'de sadece elektrikli motor ve pil hücreleri bulunuyor. Motorun maksimum gücü 17 HP, maksimum torku ise 57 Nm. Sadece ev tipi prizden şarj edilebilen aracın pilleri 3 buçuk saatte tam olarak doluyor ve bu da size, yol şartları ve kullanıma göre değişmekle birlikte minimum 55 km, maksimum 100 km, ortalama 80 km menzil sağlıyor. Pilleri tam doldurmanın maliyeti ise Temmuz 2014 elektrik fiyatlarıyla gündüz 2.5 TL, gece 1.5 TL. Twizy maksimum 80 km/s hıza ulaşabiliyor, aracın 0-45 km/s hızlanma süresi ise 6.1 saniye. Kullanımda 0 salımlı bir araç olan Twizy, bu yönüyle son derece çevreci. Sürüş sırasında hiç



ses çıkarmaması da (yaya ve hayvanları uyarmak için bir ses alternatifi var) gürültü kirliliği yapmamasını sağlıyor.

EĞLENCELİ AMA KONFORSUZ

Twizy ile İstanbul'da 1 hafta geçirdim. Birçok sürüşümde eşim de arkada oturdu. Sürücü için son derece keyifli bir araç olan Twizy'nin en büyük sorunu arka koltuğa biniş ve buradan iniş ile sert arka süspansiyon. Sürücünün, eğer arkasında biri oturuyorsa çok dikkatli olması ve her yeri çukur ve kasisle dolu İstanbul'da, bunlardan önce hızını çok azaltması gerekiyor. Yoksa her seferinde arkadaki yolcudan sızlanma sesleri duyuluyor. Tek kişilik kullanımda ise bu sorun daha az hissediliyor. Direksiyon da süspansiyon gibi sert. Ama yol tutuş, köşelere yerleştirilmiş tekerleklerden sayesinde ortalamanın üzerinde. Arkadan itişli araç, ıslak zeminde eğlenceye de imkan tanıyor. Ama elbette dar ve yüksek olan gövdeyi fazla zorlamamak gerek. Yan tarafların açık olması (opsiyonel plastik perde satın alabilirsiniz), bizzat yaşadığım üzere, yağmurlu havalarda sorun yaratıyor. Yukarıya doğru açılan kapılar pratiklik sağlıyor. Otomatik şanzıman konforu arttırıyor. Pillerin standart ev tipi prizlerde şarj edilmesi, zaman kaybettirse de, hemen hemen

her yerde şarj edebilme imkanı sağlıyor. Bir hafta boyunca bu konuda İstanbul esnafının büyük yardımseverliğini gördüm.

PİLLER DAHİL 13.700 EURO

Twizy Türkiye'de sadece Life versiyonuyla ve 13.700 Euro baz fiyatla satılıyor. Aracın pillerine 3 yıl/50.000 km garanti, aracın kendisine ise 2 yıl/sınırsız km garanti veriliyor. Euro NCAP çarpışma testinde 16 üzerinden



6 puan alan Twizy; büyükşehirlerde mahalle içinde ya da yazlık bölgeler ve adalarda kullanmak için ideal ve çevreci bir alternatif.

Renault Twizy Life

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Şanzıman:	Otomatik
Maksimum güç:	17 HP
Maksimum tork:	57 Nm
Maksimum hız:	80 km/s
0-45 km/s:	6.1 sn
Menzil:	100 km
Boyutlar (uz./gen./yük.):	2337 / 1240 / 1461 mm
Bagaj hacmi:	31 lt
Şarj süresi:	3 saat 30 dakika
Fiyat:	13.700 Euro

+	Çevreci, pratik, eğlenceli, ekonomik
-	Sert süspansiyon ve direksiyon, fiyat

Kullanımda 0 g/km A



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