

WWW.

EYLÜL 2016

SAYI:97

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



HABER
YENİ HONDA CIVIC HATCHBACK

■ VOLVO XC90 İLE DÜNYANIN EN ZOR YOLU ■ PARIS OTOMOBİL FUARI'16 ■ TIGUAN ■ XJ L ■ GLE



Cinnet toplumu

Şu an Türkiye, sosyologlar için birçok farklı araştırmanın yapılabileceği, çok başarılı tezlerin yazılabileceği bir laboratuvar adeta. Gün geçmiyor ki; toplu taşıma araçlarında bir cinnet vakası yaşanmasın. Bir gün, üstünde şort var diye bir kadına tekme atan bir adam; ertesi gün, metrobüs şoförüne şemsiyeyle vuran bir adam çıkıyor karşımıza. Hem de ikinci olayda, metrobüs yoldan çıkıp, karşı yönden gelen çift katlı otobüsle kafa kafaya çarpışıp altına birkaç otomobili de alıp ancak durabiliyor. Gerçekten işimiz Allah'a kalmış bir durumda yaşıyoruz. Sabah evden çıkarken, akşam geri dönüp dönemeyeceğimiz belli değil.

Şortlu kadına tekme atan adam için bir tedbir olamaz tabii ki ama bu satırlarda bir öneride bulunacağım. Madem ki halkımız sokakta cinnet geçirmenin eşiğinde dolaşıyor, bari toplu taşıma araçlarında masum insanları korumak adına şoför ile yolcuların fiziki temasını keselim. Şoförün oturduğu alan kırılmaz bir camla yolcu bölümünden ayrılsın. Böylece en azından akıl kontrolünü

kaybetmiş bir kişinin kaba kuvvetiyle onlarca kişinin canı tehlikeye atılamaz. Benzer bir önlem taksiler için de getirilebilir. Tıpkı ABD'de olduğu gibi, öne yolcu alınmaz ve şoför ile arka bölüm arasına kırılmaz cam yerleştirilir.

Böylece taksi şoförlerinin de kişisel güvenlikleri sağlanmış olur. Şoförle konuşmak için de ya camda sesin geçmesi için ufak delikler olur ya da mikrofon ve hoparlörlerden yararlanılır.

90-70-90

Yukarıdaki rakamlar bir insanın vücut ölçüleri değil. Yaptığım Karadeniz yolculuğunda yaklaşık 50-60 metre mesafelerle, adeta aracın ve sürücünün sınırlarını zorlamak için konulmuş hız tabelaları! Daha önceki yazılarımın birinde de belirttiğim gibi; birçok insanda, trafik cezalarının ve radar uygulamalarının öncelikli amacının güvenli sürüşten çok, ceza makbuzu koçanı bitirme amacı taşıdığı izlenimi olduğunu belirtmiştim. Zaten yıllık bütçeler yapılırken devletin o yıl vatandaşa keseceği ceza miktarının da yer alması bunun adeta bir göstergesiydi. Sonuçta bir trafik cezaları bir bütçe hedefi ortaya konulduğu zaman, amaç da o hedefe ulaşmak oluyordu ve tuzak gibi kurulan radarlar da bu hedefe ulaşmaktaki en etkili araçlardandı. Karadeniz Bölgesi'ne yaptığım son yolculukta bunu çok daha açık olarak gördüm. Örneğin "duble yol" olarak da bilinen çift şeritli bölünmüş yola bağlanırken 82 km/s tabelası, 1-2 km yol yaptıktan sonra da 90 - 70 - 50 gibi tabelalar çıkıyor, hız limiti ne ara 90 km/s oldu? Bunu bilen gören yok! Ayrıca 50 km/s'lik limitin bittiğini gösteren tabelalar da yok. Sonunda devlet büyüklerimiz de radarların tuzak gibi olduğunu kabul ettiler ve bu konuda çalışmalara başlandığı yönünde açıklamalar yapıldı. Açıklamalara göre yerleşim yerlerinde sabit radar ışıklı uyarı levhaları konulacak, tabeladan 500 metre önce ve sonra farklı hız limiti uygulanmayacak, Denetim yapılan yolda uygulanan hız limitinin onda birine tekabül eden mesafelerde birden fazla sabit radar denetimi gerçekleştirilmeyecek.





HABERLER

- 04 Range Rover Sport 2.0 SD4
- 05 Renault Megane Sedan üretim töreni
- 06 Volkswagen Amarok
- 09 Maserati Levante
- 10 Paris Otomobil Fuarı 2016

22 Ağustos 2016 otomobil satışları

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

BİLGİLENDİRME

29 Karbondioksit emisyon değerleri

ADVERTORIAL

30 Volvo XC90 D5 AWD ile D915 Yolu

VİDEOLU TESTLER

43 Videolu test tanıtımı

45 Volkswagen Tiguan 1.4 TSI DSG

52 Jaguar XJ L 2.0 Si4

59 Mercedes-Benz GLE 350d

e-otodergi

AĞUSTOS 2016 - SAYI 96

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Kağıthane Ofispark Merkez Mah. Bağlar Cad.
No: 14 C Blok Zemin Kat Kağıthane / İstanbul
www.e-otodergi.com

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Suat Köksal
suat@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunanlar

İsa Demir, Mehmet Behzat Balkanlı

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.

Range Rover Sport'a 2.0 dizel motor

Range Rover'dan yapılan açıklamaya göre önümüzdeki yıl yeni 2017 Range Rover Sport 2.0 Dizel (SD4) pazara sunulacak. Düşük vergi dilimine girmesi nedeniyle, gerek Range Rover'ın Türkiye distribütörü Borusan Otomotiv'i, gerekse Türk otomobil severleri yakından ilgilendiren bu model, bu yılın kış aylarında yani 2016 son çeyreğinde satışa sunulacak. Araçta SD4 olarak adlandırılan yeni 2.0 litrelik turbo dizel motorun yanı sıra 3.0 litrelik benzinli seçenek de bulunacak.

Land Rover'ın Ingenium motor ailesine mensup 4 silindirli turbo dizel motor, Jaguar Land Rover'a ait olan Wolverhampton fabrikasında üretiliyor. Discovery Sport ve Range Rover Evoque modellerinde de yer alan bu motor, yeni Range Rover Sport 2.0 SD4 modeline 8.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Tamamı alüminyumdan üretilen SD4 motor, 240 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. Yeni Range Rover Sport 2.0 Dizel modelin maksimum hızı 205 km/s, ortalama yakıt tüketimi ise 6.2 lt/100 km olarak açıklanıyor.



4x4* KEYFİNİ HEMEN SÜR,

KREDİNİ 1 YIL SONRA ÖDEMEYE BAŞLA!**

1.6 lt Dizel Otomatik
160 Beygir



| Kredi Tutarı | Vade (Ay)** | Faiz Oranı | Taksit Tutarı | Tahsis Ücreti | Yıllık Toplam Maliyet Oranı | Toplam Geri Ödeme |
|--------------|-------------|------------|---------------|---------------|-----------------------------|-------------------|
| 60.000 TL | 36 Ay | %1,32 | 3.414,26 TL | 300 TL | %20,04 | 85.356,00 TL |

• Kampanya 01-30 Eylül 2016 tarihleri arasında, 2016 model, 0 km Honda CR-V model araçlar için geçerlidir. • Kampanya kapsamında araç bedelinin maksimum %50'si kredilendirilecektir. Kampanya kapsamında kullanılacak kredi tutan azami 60.000 TL, azami vade 36 ay olacaktır. 60.000 TL kredi için aylık %1,32 faiz oranı ile 36 ay vade, eşit taksitli ödeme, 300 TL tahsis ücreti, 85.356 TL toplam geri ödeme tutarı şartları geçerlidir. Kredinin yıllık maliyet oranı %20,04'tür. • Kampanya kapsamında hayat sigortası zorunluluğu bulunmadığından toplam maliyete dahil edilmemiştir. Aylık ve yıllık maliyete kasko dahil edilmemiştir. • İlanda bahsi geçen kredi koşulları, sadece Garanti Bankası'ndan kullanılacak olan krediler için geçerlidir. • Kredi kullanımı finans kuruluşunun onayına bağlıdır. Finans kuruluşunun kredi koşullarında, kampanyada ve faiz oranlarında değişiklik hakkı saklıdır. • İlanda bulunan model CR-V 1.6 i-DTEC Dizel Executive+ A/T olup CO2 emisyonu 139 gr/km, birleşik yakıt tüketimi 5.3lt/100 km değerindedir. • Honda, otomobillerin model, donanım, teknik özellik ve renklerinde önceden haber vermeksizin değişiklik yapma hakkını saklı tutar. • Fotoğraflarda görünen özelliklerle, Türkiye'de satışa sunulan modeller arasında farklılıklar olabilir. • 6 yıl veya 150.000 km uzatılmış şartlı garanti ile ilgili detaylı bilgiyi www.honda.com.tr adresinden veya Honda Yetkili Satıcıları'ndan edinebilirsiniz. 4x4 (4WD): 4 tekerlekten çekişli sistem. 1 yıl erteleme kampanyası kapsamında 36 ay vadeli kredi, 12 ay sonra başlamak üzere, her biri 3.414,26 TL tutarlı, 25 ay eşit taksitle ödenecektir.



honda.com.tr • h2.com.tr
facebook.com/HondaTR • twitter.com/HondaTR • instagram.com/hondatr



Honda Finans

Yeni Megane Sedan üretimi başladı

Yeni Renault Megane Sedan 2017 modeli Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında seri üretime geçti. Bursa'dan dünyaya ihraç edilecek olan yeni Renault Megane Sedan için 200 milyon Euro tutarında bir yatırım gerçekleştirildi. Yeni Megane Sedan'ın seri üretim başlangıç töreni, 7 Eylül Çarşamba günü Oyak Renault Otomobil Fabrikaları'nda gerçekleştirildi. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Hasan Ali Çelik, Bursa Valisi İzzettin Küçük, Renault Grubu Avrasya Başkanı Denis Le-Vot, Oyak Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Taş, Oyak Genel Müdürü Savaş Erdem, Oyak Renault Otomobil Fabrikaları Genel Müdürü Tunç Başeğmez, Renault Mais Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Aybar'ın da aralarında bulunduğu konuklar, Oyak Renault yöneticileri ve tedarikçileri, Renault Mais yöneticileri ve yetkili satıcıları ile basın mensuplarının katılımıyla yapılan törenle gerçekleştirildi. Oyak Renault Otomobil Fabrikaları'nın montaj hattında gerçekleştirilen törenle yeni Renault Megane Sedan 2017 modelinin seri üretimine başlandı.

Renault Grubu üretim platformları içinde M1 (kompakt sedan) segmentinde sedan kasa üretiminden sorumlu fabrika olan Oyak Renault Otomobil Fabrikaları, yeni Renault Megane Sedan 2017 modelini dünyada üreten tek fabrika olacak ve tüm dünyaya ihraç edecek.



Yeni Volkswagen Amarok tanıtıldı

Yeni Volkswagen Amarok, Hannover’de düzenlenen IAA Ticari Araçlar Fuarı 2016’da tanıtıldı. Yeni Amarok, yepyeni bir 3.0 litrelik V6 turbo dizel motora ve tamamen yenilenen iç tasarıma kavuştu. 3.0 litrelik, V6 silindirli turbo dizel motor 224 HP güç ve 550 Nm tork üretiyor. V6 motorun, araca hem asfalt hem de off-road koşullarında yüksek performans, düşük yakıt tüketimi ve yüksek çekiş gücü kazandırdığı ifade ediliyor. Yeni Amarok’ta sunulan otomatik şanzıman, yüksek hızlarda ekonomi sağlayan 8’nci vitesi sayesinde devri düşürerek hem yakıt tüketimini hem de kabin içine gelen sesi azaltıyor. Yeni Amarok’ta iç mekan yenilikleri de dikkat çekiyor. Ön konsoldaki malzeme kalitesinin artırıldığı belirtiliyor. Ayrıca tasarım da yenilenmiş. Geniş görüş açısı ve yüksek malzeme kalitesiyle sınıfının standartlarının üzerinde bir şıklık sunduğu ifade edilen ön konsolda bilgi ve eğlence sistemi “Composition Media” yer alıyor. Yeni Amarok Türkiye’de Ekim ayında satışa sunulacak.



e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE
TIKLAYINIZ.





Yeni Civic Sedan üretime geçti

Yeni Honda Civic Sedan 2017 modelinin üretimi Honda Türkiye'nin Kocaeli'deki fabrikasında start aldı. 20 yıla yakın bir süredir Türkiye'de üretilen Civic Sedan'ın 10'uncu jenerasyonu, modern tasarımı ve teknolojik özellikleriyle dikkat çekiyor. 123 milyon TL'lik yatırımla hayata geçirilen yeni Civic Sedan projesi, üretildiği platform nedeniyle aynı zamanda Honda'nın global ve Avrupa pazarındaki en önemli projesi özelliğini taşıyor. Her yeni nesilde tasarımdan teknolojisine segmentindeki standartları yükseltmeyi başaran Civic Sedan modelinin üretimiyle birlikte Honda Türkiye Fabrikası'nın üretim kapasitesi de kademeli olarak artmaya başlayacak ve ilave vardiyaya geçilecek. 1997 yılında Civic Sedan'ın 6'ncı nesliyle üretime başlayan Honda'nın İzmit Çayırova'da bulunan fabrikası, geçen 19 yıl içerisinde dört farklı Civic jenerasyonu üretti. Yeni Civic Sedan Türkiye'de 8 Ekim 2016 tarihinde satışa sunulacak.

Elantra'ya yeni donanım

Hyundai Elantra Elite Plus modeli 92.000 TL baz fiyatla satışa sunuldu. Mart ayında tanıtıldıktan sonra Türkiye'de satışına başlanan yeni Hyundai Elantra, şimdi de daha fazla donanıma sahip "Elite Plus" seçeneğiyle müşterilerinin karşısına çıkıyor. Elantra Elite Plus modeli, Elite donanım seviyesine ek olarak elektrikli katlanır yan aynalar, anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, alüminyum pedal takımı, arka koltuk havalandırma ızgarası, akıllı bagaj kapağı, arka park sensörü ve açılır tavanıyla dikkat çekiyor. Elantra Elite Plus modeli, sadece dizel motor ve DCT şanzıman seçeneğinde sunuluyor. Yeni nesil 1.6 litre dizel motor, 136 HP gücün yanı sıra 7DCT şanzımanlı modelde 300 Nm maksimum tork değeri de sunuyor. 1750-2500 d/d arasında üretilen bu tork, dinamik bir sürüş imkanı sağlıyor. DCT şanzımana sahip dizel motorun 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi ise 4.1 litre.





Renault Mais'te atama

Renault Mais'in yeni Genel Müdürü Berk Çağdaş oldu. 2000 yılından bu yana Renault Mais'in genel müdürlüğü görevini yürüten İbrahim Aybar ise Renault Mais Yönetim Kurulu Başkanı oldu. İş hayatına 1989 yılında E.C.A.'da mühendis olarak başlayan Çağdaş, 1991-2007 yılları arasında Doğu Grubu'nda çeşitli kademelerde yöneticilik görevlerinde bulundu. Berk Çağdaş, Haziran 2007'den itibaren Doğu Otomotiv Grubu'nda Finansman, Bütçe Planlama, Risk Yönetimi, Strateji ve İş Geliştirme, İç Kontrol ve Yatırımcı İlişkileri'nden Sorumlu Genel Müdür olarak görev yaptı. 1967 yılı İstanbul doğumlu olan Berk Çağdaş, İstanbul Teknik Üniversitesi İşletme ve Endüstri Mühendisliği'nin ardından aynı üniversitede Fen Bilimleri Enstitüsü'nde İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı'nda yüksek lisansını tamamladı. Çağdaş, takiben İşletme Anabilim Dalında doktorasını alarak, New York ve Chicago'da lisansüstü araştırma ve mesleki eğitim çalışmalarını tamamladı. Çağdaş aynı zamanda Harvard Business School'dan Advanced Management mezunu.

Mercedes-Benz Türk'te atama

Mercedes-Benz Otomobil Pazarlama ve Satış Grubu Başkanı olarak atanan Mercedes-Benz Türk Direktörler Kurulu Başkanı Britta Seeger'in yerine halen Mercedes-Benz Türk Otobüs ve Kamyon Pazarlama ve Satış Direktörü görevini yürüten Süer Sülün atandı. Daimler'in yerel potansiyel ve yetkinliğe inancının bir göstergesi olan bu atama ile Süer Sülün, Mercedes-Benz Türk'ün tarihindeki ilk Türk Direktörler Kurulu Başkanı oldu. Sülün, 1988 yılında şirketin finans bölümünde göreve başladıktan sonra finans ve muhasebe alanlarında çeşitli yöneticilik pozisyonlarında bulundu. Sülün 2001 yılında pazarlama ve satış alanına geçiş yaparak yöneticilik görevini burada sürdürdü. 2007'den bu yana Mercedes-Benz Türk Pazarlama ve Satış'tan sorumlu Direktörler Kurulu Üyesi olan Sülün 53 yaşında, Boğaziçi Üniversitesi Ekonomi Bölümü mezunu ve İstanbul Üniversitesi Finans/Muhasebe yüksek lisans derecesine sahip.



Maserati Levante Türkiye’de

Tofaş çatısı altında, Ferrari ve Maserati markalarının ülkemizde distribütörlüğünü yürüten Fer Mas Oto, İtalyan lüks otomobil üreticisi Maserati’nin lüks ve sportif SUV modeli Levante’nin müşteri teslimatlarına başladı. 190.000 Euro’luk başlangıç fiyatına sahip olan ve tüm dünyada yoğun talep gördüğü için 2016 yılında çok sınırlı sayıda aracı ülkemizde sahiplerine teslim edebilecek olan Fer Mas Şirket Müdürü Sinan Saip Bel, “İlk olarak Mart ayında Cenevre Fuarı’nda sergilenen, kısa bir süre sonra tüm dünyayla birlikte ülkemizde de satışa sunulurken sipariş alınmaya başlanan Maserati Levante’nin bu seneki ülke kotasının çoğunu sattık ve Ağustos ayı sonu itibariyle ilk teslimatlara başladık. Yıl sonuna kadar Türkiye kotasındaki tüm araçların satışını tamamlayıp, müşterilerimize araçlarını teslim etmiş olmayı planlıyoruz” dedi. Maserati Levante modelinin ülkemizde teslim edilen ilk modeli, 3.0 litrelik V6 turbo dizel motor ünitesiyle 275 HP güce ve 600 Nm torka sahip siyah renkte bir araç oldu. Maserati’nin lüks SUV’u, Türkiye’de Euro 6 egzoz emisyon normlarını yerine getiren hem benzinli hem de dizel motorlar, her modelde

standart olarak sunulan yükseklik ve sertlik ayarlı havalı süspansiyon ve akıllı dört çeker sistemi Q4 ile donatılmış olarak yollara çıkıyor. Maserati Ghibli ve Quattroporte’de olduğu gibi, Maserati Levante de güçlü V6 turbodizel motor seçeneğiyle satın alınabiliyor. Maserati Levante 3.0 V6, 0-100 km/s hızlanmasını 6.9 saniyede tamamlarken, 230 km/s’lik maksimum hıza erişiyor. Maserati Levante’nin Ferrari

tarafından üretilen 3.0 litrelik 350 HP’lik benzinli motoru ise düşük yakıt tüketimiyle beraber çok etkileyici bir sürüş deneyimi ve Ferrari’den tanıdık olduğumuz eşsiz bir ses sunuyor. Motor, 1750-5000 d/d arasında 500 Nm tork üretebiliyor. Bu V6 motorla donatılan Maserati Levante ise 0’dan 100 km/s’ye sadece 6.0 saniyede ulaşırken, otomobilin maksimum hızı 251 km/s.



Paris Otomobil Fuarı 2016 kapılarını açıyor

Ziyaretçi sayısı bakımından dünyanın en büyük otomobil fuarı olan Paris Otomobil Fuarı 2016 (Le Mondial de l'Automobile), kapılarını 29-30 Eylül 2016 tarihlerinde basın mensuplarına, 1-16 Ekim arasında ise halka açacak. İlk kez 1898 yılında düzenlenen Paris Otomobil Fuarı, 2016 yılında yaklaşık 100.000 metrekarelik bir alana kurulan dokuz salonda 100'den fazla yeni modelin dünya tanıtımına ev sahipliği yapacak. 100'ü aşkın ülkeden 13.000'in üzerinde gazetecinin ziyaret edip haber yapacağı Paris Autoshow 2016, Frankfurt Otomobil Fuarı ile dönüşümlü olarak iki yılda bir düzenleniyor. Şimdi sizlere Paris Motorshow 2016'da dünya tanıtımı yapılacak bazı otomobilleri sunuyoruz. Yenilikleri anlık olarak otomobil.com.tr haber portalımızdan takip edebilirsiniz.



Yerli i10 makyajlandı

Türkiye’de üretilen Hyundai i10, 2013 yılında ikinci jenerasyonuna kavuşmuştu. İkinci jenerasyonun makyajlı versiyonu olan yeni i10 2017 fuardan sonra satışa sunulacak. Hyundai Assan tarafından Türkiye’de üretilen i10, makyajlı versiyonunda daha modern, daha şık ve daha estetik hale getirilmiş. Makyajlı i10, aynı zamanda yeni teknolojik ve güvenlik özellikleriyle de iddiasını arttıracak. Yeni tip basamaklı ön ızgarası ve sportif hava girişleri olan ön tamponuyla dikkat çeken otomobil, B segmentindeki otomobillere yakın geniş ve ferah iç mekanı, yüksek teknoloji ürünü sağlam gövdesi ve üst düzey donanım seviyesiyle satışa sunulacak. Makyajlı i10, yeni bir tamponla sunulurken bir önceki modelde alt kısımda bumerang şeklinde verilen led gündüz sürüş farları ise yeni yuvarlak tasarımıyla ön ızgaraya taşınıyor. Daha elit ve daha sportif bir ifadeye kavuşan otomobilin farklılıkları arka tarafta devam ediyor. Tıpkı ön taraftaki gibi arka tamponda da yuvarlak hale getirilen sis farları, siyah bir çerçeve içerisinde sunuluyor. Yeni tampon tasarımıyla daha sportif ve dinamik bir duruş sergileyen Makyajlı i10, yeni eklenen

açılır tavanıyla da donanım seviyesini arttırıyor. Selefi gibi Makyajlı i10 da 5 ileri manuel veya 4 ileri otomatik vites seçenekleriyle beraber satışa sunulacak. i10’un kaputunun altında ise 1.0 ve 1.25 litrelik iki farklı benzinli motor görev alıyor. Ayrıca Hyundai i10’un 1.0 lt motorunda fabrika çıkışı LPG’li versiyon da bulunuyor. i10, güvenliği arttırmak adına yan ve perde hava yastıklarıyla beraber geliyor. Beş kişilik otomobil, 252 litrelik segment lideri bagaj hacmiyle dikkat çekiyor.



Üçüncü jenerasyon i30

Yeni Hyundai i30 2017 modelinin örtüsü, Paris Otomobil Fuarı 2016'da gerçekleştirilecek olan dünya tanıtımının öncesinde kalktı. Yeni i30, yeni tip radyatör ızgarası, daha düşük hacimli turbo benzinli motorları, geliştirilmiş multimedya ve güvenlik özellikleriyle dikkat çekiyor. Yeni i30; teknoloji odaklı çözümleri, daha fazla kişisellik içeren özellikleri ve yeni donanım seviyesiyle C segmentine yepyeni bir bakış açısı getiriyor. Her yaştan kullanıcı kitlesine hitap edecek olan yeni otomobil, özellikle çekici tasarımı ve daha modern yapısıyla markanın imajına da katkıda bulunmaya hazırlanıyor. Mevcut donanımların üzerine eklenen teknolojik yeniliklerle çağa ayak uyduran yeni i30, aktif güvenlik paketleriyle iddiasını arttırıyor. Yeni i30, sürüş sırasında kullanıcılarına en son teknoloji akıllı telefon bağlantı imkanları sunuyor. Telefonların işlevselliğini geliştirmek için şarj imkanı da sağlayan Apple CarPlay, Android Auto ve kablosuz bağlantı özellikleriyle öne çıkan otomobil, Acil Fren Sistemi, Akıllı Hız Sabitleyici, Aktif Şerit Takip Sistemi gibi en son aktif güvenlik özelliklerini bünyesinde barındırıyor. Ayrıca yeni Hyundai i30 2017

modelinde sürüş keyfini arttırmak için Sürücü Dikkat Uyarı Sistemi ve Kör Nokta Algılama Sistemi de kullanılıyor. İki yeni nesil benzinli motor ve bir adet 1.6 litre turbo dizel üniteyle sunulan otomobil, tüketimi yüzde 20'ye kadar düşürebilen ve aynı zamanda yüzde 10 performans avantajı sunabilen 7 ileri çift kavramalı (DCT) otomatik veya 6 ileri manuel şanzımanla satın alınabilecek. 3 silindirli, 998 cc hacme sahip 1.0 T-GDI motor, 120 HP güç üretirken 171 Nm de maksimum tork değeri sunuyor. Bu motor sadece 6 ileri manuel şanzımanla satışa sunulacak. Daha

fazla performans sunabilen 1.4 litrelik benzinli T-GDI ünite ise 6000 d/d'de 140 HP güç ve 1500 d/d'den itibaren 242 Nm tork üretiyor. Bu yeni ünite ise 6 ileri manuel veya 7 ileri DCT ile sunulacak. Hyundai, daha önceki jenerasyonda kullanılan 1.6 litre 136 HP'lik turbo dizel motora da yer veriyor. Bu motor seçeneğinde de 6 ileri manuel veya 7 ileri DCT şanzıman görev alıyor. Hız ve performans tutkunlarının merakla beklediği yeni i30 N'in üretimi ise 2017 yılında başlayacak. Yeni i30'un satışına gelecek yıl başlanacak.



Hyundai N Concept

Hyundai N Concept Paris Otomobil Fuarı 2016'yı bekliyor. RN30 olarak da adlandırılan Hyundai N Concept, Hyundai Motorsport (HMSG), Hyundai Motor Avrupa Teknik Merkezi (HMETC) ve Hyundai Motor Performans Geliştirme ve Yüksek Performanslı Araçlar Departmanı işbirliğinde geliştirilmiş. Aerodinamik tasarımı ve yüksek performansa odaklanmış teknolojileriyle dikkat çeken Hyundai N Concept, yeni Hyundai i30 2017 modeli hakkında da bazı ipuçları veriyor. Yeni i30'dan daha alçak ve geniş bir gövdeye sahip olan Hyundai N Concept'in yüksek hızda üst düzey bir yol tutuşa sahip olduğu belirtiliyor.



RN30

Dacia'dan dört yeni model

Dacia'nın fuarda tanıtacağı dört yeni model şunlar: Yeni Sandero, Sandero Stepway, Logan ve Logan MCV. Yeni Sandero ve Logan modellerinin, Dacia müşterilerinin beklentilerini karşılamak üzere yeniden tasarlandığı belirtiliyor. Ayrıca Dacia'nın, müşterileriyle beraber rekor yılını Paris Otomobil Fuarı 2016'da kutlayacağı da gelen bilgiler arasında yer alıyor. Bu fuar,

markaya aynı zamanda modellerin çoğunda gerçekleştirilen değişiklikleri paylaşma şansını da sunacak. Tasarım açısından bakıldığında her dört otomobilin de ön panelleri yeniden düzenlenmiş ve her biri aile otomobili görünümüne kavuşturulmuş. Tampon ve ön panel de değişiklikten geçirilip araçların sağlamlıkları ön plana çıkarılmış. Led aydınlatmaların kullanıldığı yeni farlar çok daha

zarif ve modern bir görünüme kavuşturulmuş. Far grubu dört kare halinde bir araya getirilerek yeni Dacia far imzası yaratılmış. Yeni Sandero, yeni Sandero Stepway ve yeni Logan'ın stop lambaları da yeniden tasarlanmış. Yeni Dacia Sandero ve Logan 2017 modellerinin iç mekânlarında ise donanımlar, malzeme, ergonomik özellikler, saklama alanları ve çok daha fazlası üzerinde de değişiklikler yapılmış.



5008 artık bir SUV

Eskiden 7 kişilik bir kompakt MPV olan Peugeot 5008, artık yoluna 7 kişilik bir kompakt SUV olarak devam edecek. Yeni 5008, yatay ve uzun motor kaputu, dik ve yüksek burun tasarımı, şişkin çamurlukları ve yüksek omuz çizgisiyle dikkat çekiyor. Otomobil, tüm versiyonlarda standart olarak sunulan tavan raylarıyla birlikte 1.64 metrelik yüksekliğe sahip. Yeni 5008, 2.8 metrelik dingil mesafesiyle dikkat çekiyor. 4.64 metre uzunluğuyla kompakt boyutlar ortaya koyan yeni 5008; yeni 3008'den 19 cm ve eski 5008 MPV modelinden ise 11 cm daha uzun. Söz konusu boyut ve gövde oranlarıyla kompakt dış boyutlar ortaya koyan yeni 5008, buna karşın sürücü ve beraberindeki yolculara son derece geniş bir yaşam alanı sunuyor. Boyut artışına paralel olarak ikinci koltuk sırasında 60 mm daha fazla diz mesafesi sunuluyor. Sınıfındaki en geniş bagaj hacmini sunan 5008'in 7 koltuklu kullanımda 780 litre (VDA) olan bagaj hacmi, 5 koltuklu kullanımda 1060 litreye kadar çıkıyor. İkinci koltuk sırasındaki her biri uzunluk ve sırtlık eğimi ayarlı üç adet bağımsız katlanabilir koltuk son derece pratik bir şekilde katlanabilirken, üçüncü sıradaki

bağımsız iki adet koltuk sadece katlanmakla kalmıyor aynı zamanda sadece 11 kg ağırlığı ve pratik mekanizmasıyla zahmetsiz bir şekilde sökülebiliyor. Üçüncü sıradaki her bir koltuğun sökülmesiyle 39 litre ek bagaj hacmi yaratılmış oluyor. Katlanabilir ön yolcu koltuğu sayesinde 3.20 metreye kadar uzunluğa sahip nesneleri taşımak için alan yaratılabilirken eller-serbest elektromotorlu bagaj kapağı ise kullanım kolaylığını destekliyor. Kabin içine dağıtılan toplam 39 litrelik saklama alanlarıyla küçük eşyaların neden olabileceği kalabalık da ortadan kalkıyor.

Yeni 5008 benzinli ve dizel motorlarla manuel

ve otomatik şanzıman seçenekleri sunuyor: Giriş seviyesindeki 130 HP gücündeki 1.2 lt PureTech motor 6 ileri manuel şanzımana sahip. Dizel cephesi manuel şanzımanlı 100 HP gücündeki 1.6 lt HDi (106 g/km) ile başlıyor ve manuel şanzımanlı 120 HP gücündeki 1.6 lt HDi (108 g/km) ile devam ediyor. 120 HP gücündeki 1.6 lt HDi motor otomatik şanzımanla kombine edilebiliyor. Dizel ürün gamının tepe noktasını oluşturan 2.0 lt HDi motor ise manuel şanzımanla 150 HP, otomatik şanzımanla ise 180 HP güç çıkışı sunuyor. Yeni 5008, Paris Otomobil Fuarı'nda gösterildikten sonra uluslararası pazarlarda 2017 yılının ilkbaharı itibarıyla lanse edilmeye başlanacak.



Dakar için 3008 DKR

Yeni Peugeot SUV modelleri arasında bir tane de yarışçı var: 3008 DKR. Ocak ayında Dakar'da (Güney Amerika) ve yaz aylarında İpek Yolu Rallisi'nde elde ettiği zaferle 2016 yılını başarıyla tamamlayan Peugeot, 2017 sezonuna güçlü başlıyor. Gelecek Dakar Rallisi'nin detayları yavaş yavaş şekillenmeye başlıyor ve rekabet her zamankinden zorlu olacak gibi görünüyor. Toplam dört Peugeot Total ekibi değişmeden yoluna devam ederken, etaplar tamamen yeni bir hız canavarıyla tanışacak: Peugeot 3008 DKR. Peugeot Style



Centre ile ortak tasarlanan Peugeot 3008 DKR, yeni 3008 SUV'un sıra dışı bir yansımasını taşıırken rahatça tanınabilmesini sağlayacak tasarım detaylarına da sahip. Bir yarış aracı olmasına rağmen SUV kardeşinin karakterine sadık kalan Peugeot 3008 DKR'da parlak siyah şeritler ve tavan çizgisini vurgulayan krom detaylar kullanıldı. İki aracın ön ve arka görünümüleri farlar, ızgara ve aslan pençesi görünümlü stoplar da dahil büyük oranda benzeşiyor. Peugeot Sport ekibi yeni aracı geliştirirken teknik detaylara özel gösterdi. Soğutma sistemi optimize edilirken yol tutuşun geliştirilmesi için gerek amortisör yapısı

ve gerekse de süspansiyon geometrisi

yenilendi. Ayrıca çeşitli

güçlendirmelere karşın aracın ağırlığı önceki araçla aynı tutulabildi ve yenilenen iklimlendirme sistemi tüm ekibin taktirini kazandı. Peugeot mühendisleri 3,0 litrelik V6 silindirli çift turbo beslemeli motoru

geliştirmeye devam etti. Alt devirlerde çok daha yüksek tork değeri sunan motor böylece çok daha yüksek bir çekiş gücü sunuyor. Yeni Dakar regülasyonları motordaki kısıtlayıcının çapını geçtiğimiz yıl kullanılan 39 mm yerine 38 mm olarak kullanılmasını öngörüyor. Bu ise yaklaşık 20 HP güç kaybı anlamına geliyor. Mühendisler güç kaybını dengelemek için de bir dizi optimizasyonlar yaptılar. Yapılan iyileştirmeler sonucu motorun tork ve güç eğrisi aşağıya çekilirken, motor artık maksimum gücünü daha düşük bir devirde kullanıma sunuyor. Tıpkı 2015'te olduğu gibi, Peugeot Total Takımı 3-7 Ekim arasında koşulacak Fas Rallisi'ne katılacak. Peugeot 3008 DKR burada Carlos Sainz ve Lucas Cruz ikilisinin pilotajında ilk yarış testine çıkacak. Onlara İpek Yolu Rallisi'nin galibi Cyril Despres ve David Castera ikilisi Peugeot 2008 DKR'nin jübilesi için eşlik edecek. 2017 Peugeot Total Takımı; Stephane Peterhansel ile Jean Paul Cottret, Carlos Sainz ile Lucas Cruz, Cyril Despres ile David Castera ve Sebastien Loeb ile Daniel Elena'dan oluşan ekipleriyle 2017 Dakar Rallisi startında 4 adet Peugeot 3008 DKR ile hazır bulunacak.

Lexus'tan UX Concept

Türkiye'de de resmi olarak temsil edilmeye başlanan, Toyota'nın lüks otomobil markası Lexus, fuarda sergileyeceği UX konseptiyle markanın gelecekteki modelleri hakkında ipuçları verecek. Lexus UX Concept, markanın Avrupa Tasarım Merkezi ED² tarafından tasarlandı. UX Concept, markanın dikkat çekici tasarım dilini bir üst seviyeye taşıyor. Farklılaşan tasarımıyla bu yeni konsept araç şehirli insanlara hitap ediyor. UX Concept aynı zamanda ileri teknolojiyi de temsil ediyor. Aracın kabini ise yüksek teknolojiye sahip üretim tekniklerini geleneksel el işçiliğiyle buluşturuyor. Lexus'un Paris'te sergileyeceği modelleri arasında yeni IS, Lexus NX Sport Edition ve markanın yeni amiral gemisi coupe modeli LC yer alacak.



Volkswagen yeni bir çağa adım atıyor

Volkswagen, fuar için “Think New” konseptinde hazırlanan bir stand hazırlıyor. Paris’te “Think New” sloganıyla hazırlanan yeni bir elektrikli konsept aracını da tanıttak olan Alman üretici, bu aracın kendisi ve daha da önemlisi otomotiv endüstrisi için yeni bir çağ başlatacağını ifade ediyor. Bu konuda da efsanevi Volkswagen Beetle modeli örnek olarak gösteriliyor. Kaplumbağa olarak da anılan otomobil, gerçekten de bir efsane halini almıştı. Adı henüz açıklanmayan bu konsept aracın, elektrikli otomobiller için geliştirilen yeni bir platformda üretildiği açıklandı. MEB adlı bu platform VW Grubu’nda ilk kez kullanılmış olacak.



İşte 10'uncu nesil Civic Hatchback

10'uncu jenerasyon Honda Civic Hatchback modeli, “Herkes için otomobil, dünya için otomobil” kavramını yansıtıyor. 40 yıllık bir model olan Civic, bu yeni jenerasyonla markayı C segmentinde güçlü bir şekilde temsil etmeyi sürdürecektir.

TASARIM

Sportif bir görünüm sergileyen yeni Civic Hatchback, eski modelden 130 mm daha uzun (4497 mm), 30 mm daha geniş (1800 mm), 20 mm daha alçak (1421 mm) bir gövdeye ve 30 mm daha uzun dingil mesafesine (2700 mm) sahip. Aerodinamik açıdan da avantaj sağlayan tasarım hatları bulunan otomobil, keskin ve agresif ön yüzüyle dikkat çekiyor. Yeni Civic Hatchback tamamen yeni bir platformda geliştirilmiş. Daha hafif ve daha güçlü olan bu platform, otomobilin ağırlık merkezinin daha aşağıya konumlandırılmasına ve yepyeni bir süspansiyon sisteminin yerleştirilmesine imkan tanıyor. Yeni Civic Hatchback modelinin bagaj hacmi ise, beş kişilik koltuk düzeninde 478 litre. Bu değer, C segmentinde yer alan bir hatchback otomobil için çok başarılı.



İÇ MEKAN

Yeni Civic Hatchback modelinin iç mekanında tasarım anlamındaki yeniliklerin haricinde, teknolojik olarak da birçok değişiklik bulunuyor. Sistemin ikinci jenerasyonunu temsil eden Honda Connect 2 multimedya ve eğlence sistemine ev sahipliği yapan yeni Honda Civic Hatchback 2017 modelinin; eskisinden 35 mm daha alçak bir oturma pozisyonuna, daha kaliteli malzemelere, daha ferah oturma alanlarına (diz ve omuz mesafeleri artmış) ve daha yüksek teknolojiye sahip olduğu belirtiliyor. Sürücü, otomobille ilgili birçok bilgi ve kumandaya, Honda Connect 2'nin 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı aracılığıyla ulaşabiliyor. Apple ve Android uyumlu olan sistem, kullanıcılarına en son teknolojiyi sunuyor.

YENİ MOTORLAR

Yeni Civic Hatchback modelinde dikkat çeken diğer bir konu ise motor kaputunun altındaki yeni üniteler. Yeni modelde tamamen yeni iki VTEC turbo benzinli motora yer verilmiş. Bu iki motorun yüksek performansa karşın düşük yakıt tüketimine sahip olduğu açıklandı.





1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, VTEC turbo benzinli motor, 6 ileri manuel ya da CVT otomatik şanzımanla satın alınabilecek. 5500 d/d'de 129 HP güç üreten motor, manuel şanzımanla 2250 d/d'de 200 Nm tork, CVT şanzımanla ise 1700-4500 d/d aralığında 180 Nm torka sahip.

1.5 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, VTEC turbo benzinli motor da 6 ileri manuel ya da CVT otomatik şanzımanla satın alınabilecek. Bu motor, önceki 1.8 litrelik motordan daha yüksek performansıyla dikkat çekiyor. 5500 d/d'de (CVT'de 6000 d/d) 182 HP güç üreten motorun maksimum torku ise manuel şanzımanda 1900-5000 d/d aralığında 240 Nm,

CVT şanzımanda ise 1700-5500 d/d aralığında 220 Nm. Yeni Civic Hatchback modelinde standart olarak yer alan Honda Sensing sisteminde yer alan elektronik sürüş destek sistemleri sayesinde sürücü ve yolcular daha güvenli yolculuk edecekler.



Satışlar yine de iyi gidiyor

Türkiye’de “Otomobil satışları her şeye karşın iyi gidiyor” diyebiliriz. Ağustos 2016’da 10.211 adedi yerli üretim, 43.766 adedi ise ithal olmak üzere toplam 53.977 adetlik satışa ulaşıldı.

Bu yıl Ağustos ayındaki satışlar, geçen yıla göre düşük seyrediyor ama Temmuz ayına göre yüzde 18 daha yüksek gerçekleşti. Bu da Türkiye’deki her türlü olumsuzluğa rağmen satışların çok da kötü olmadığını gösteriyor şu an için.

Yerli üretim otomobil satışları küçük bir yükselişle Ağustos ayında 10.211 olarak gerçekleşti. 3063 adet satışla Fiat yerli markalar arasında liderlik koltuğuna yerleşti. Yeni jenerasyonu piyasaya sürüleceğinden dolayı güncel Renault Fluence’ın satışları dibe vurduğu

için toplam yerli üretim Renault satışları da düşerek Ağustos ayında 2516 olarak gerçekleşti ve bu marka ikinciliğe geriledi. Toyota üçüncü, Hyundai ise dördüncü geldi. Ford Honda’yı geride bıraktı.

Ağustos ayında 43.766 adet ithal otomobil satıldı. 8438 adet otomobil satan Volkswagen liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 4116 adet otomobil satan Opel geldi. 4073 adet satışla Renault üçüncü olurken, 3120 adet satışla Dacia dördüncü ve 2456 adet satışla Mercedes-Benz beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Ağustos ayında Renault Symbol 2892 adetlik satışla Fluence modelinin yokluğunda liderliğini devam ettirdi. Volkswagen Passat 2566 adetle ikinci olurken, Toyota Corolla 2330 adet satışla üçüncü geldi.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği’nden alınmıştır)

 İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

| Ay | 2015 | 2016 |
|-------------------|----------------|----------------|
| Ocak | 24.498 | 23.358 |
| Şubat | 40.817 | 40.588 |
| Mart | 61.676 | 63.975 |
| Nisan | 70.211 | 65.618 |
| Mayıs | 62.878 | 73.832 |
| Haziran | 67.766 | 71.111 |
| Temmuz | 64.218 | 45.566 |
| Ağustos | 61.753 | 53.977 |
| Eylül | 47.088 | |
| Ekim | 47.954 | |
| Kasım | 62.397 | |
| Aralık | 114.340 | |
| Ocak-Nisan | 453.817 | 438.025 |
| Toplam | 725.596 | - |

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|---------------|---------------|-------------------|
| 1 Fiat | 3063 | 27.225 |
| 2 Renault | 2516 | 38.666 |
| 3 Toyota | 2374 | 19.547 |
| 4 Hyundai | 1492 | 13.570 |
| 5 Ford | 385 | 3940 |
| 6 Honda | 381 | 4775 |
| Toplam | 10.211 | 107.723 |

İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 | Sıra Marka | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|-----------------|--------------|-------------------|-----------------|---------------|-------------------|
| 1 Volkswagen | 8438 | 59.398 | 28 SsangYong | 55 | 337 |
| 2 Opel | 4116 | 31.669 | 29 Jaguar | 41 | 267 |
| 3 Renault | 4073 | 25.953 | 30 DS | 34 | 210 |
| 4 Dacia | 3120 | 23.933 | 31 Alfa Romeo | 31 | 474 |
| 5 Mercedes-Benz | 2456 | 18.550 | 32 Infiniti | 7 | 46 |
| 6 Skoda | 2357 | 17.123 | 33 smart | 6 | 76 |
| 7 Ford | 2294 | 22.182 | 34 Maserati | 5 | 28 |
| 8 BMW | 2230 | 16.850 | 35 Lexus | 5 | 27 |
| 9 Nissan | 2183 | 16.703 | 36 Aston Martin | 3 | 21 |
| 10 SEAT | 1943 | 12.396 | 37 Lamborghini | 3 | 6 |
| 11 Hyundai | 1890 | 15.763 | 38 Chery | 1 | 144 |
| 12 Peugeot | 1601 | 13.899 | 39 Bentley | 0 | 3 |
| 13 Kia | 1378 | 8451 | 40 Ferrari | 0 | 12 |
| 14 Toyota | 1104 | 6339 | 41 Proton | 0 | 51 |
| 15 Citroen | 1080 | 9849 | Toplam | 43.766 | 286.536 |
| 16 Audi | 903 | 11.835 | | | |
| 17 Honda | 777 | 5282 | | | |
| 18 Suzuki | 370 | 1710 | | | |
| 19 Fiat | 262 | 1954 | | | |
| 20 Land Rover | 215 | 1400 | | | |
| 21 Volvo | 203 | 2337 | | | |
| 22 Jeep | 152 | 1301 | | | |
| 23 MINI | 123 | 985 | | | |
| 24 Subaru | 103 | 949 | | | |
| 25 Mazda | 84 | 907 | | | |
| 26 Mitsubishi | 61 | 453 | | | |
| 27 Porsche | 59 | 429 | | | |

“Ağustos’ta yerli üretimde Fiat, ithallerde Volkswagen ipi göğüsledi. Modellerde ise en çok Renault Symbol satıldı.”



i10 aynen devam ediyor

Her şey aynen devam ediyor. Yerli üretim Hyundai i10, kendi segmentinde adından söz ettirmeye devam ediyor. Rakibi olmayan ve 156 adet satan Hyundai i10'un arkasından 31 adetlik satışla Fiat 500 ve 21 adet satışla Kia Picanto geldi. 6 adet satışla Fiat Panda ve 4 adet satışla Citroen C1 bu modelleri takip etti.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|------------------------------|-------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Hyundai i10..... | 156..... | 1006 |
| 2..... | Fiat 500 | 31..... | 119 |
| 3..... | Kia Picanto | 21..... | 128 |
| 4..... | Fiat Panda | 6..... | 84 |
| 5..... | Citroen C1..... | 4..... | 62 |
| A Segmenti toplam satış..... | | 223..... | 1448 |
| A Segmenti pazar payı..... | | % 0,41 | |

Volkswagen Polo istikrarlı

Volkswagen Polo satışlarını istikrarlı bir şekilde devam ettiriyor. 2168 adet satan Polo'dan sonra yeni otomatik vites seçeneğiyle dikkatleri çeken Dacia Sandero geldi. 1438 adet satan Dacia Sandero'nın ardından 1262 adetle Hyundai i20 geldi. Satışları düşen Renault Clio HB 1249 adet sattı.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|----------------------------------|-----------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Volkswagen Polo..... | 2168..... | 16.481 |
| 2..... | Dacia Sandero | 1438..... | 9890 |
| 3..... | Hyundai i20..... | 1262..... | 12.179 |
| 4..... | Renault Clio HB | 1249..... | 13.960 |
| 5..... | Opel Corsa..... | 856..... | 7.031 |
| 6..... | Seat Ibiza..... | 752..... | 4087 |
| 7..... | Ford Fiesta | 643..... | 5405 |
| 8..... | Toyota Yaris..... | 416..... | 2290 |
| 9..... | Nissan Micra..... | 363..... | 2720 |
| 10.... | Kia Rio HB | 236..... | 1947 |
| B Segmenti-HB toplam satış | | 10.184..... | 82.658 |
| B Segmenti-HB pazar payı..... | | % 18,90 | |



Renault Symbol yalnız kaldı

Renault Symbol modeli için “Hem kendi segmentinde hem de kendi markası içerisinde yalnız kaldı” diyebiliriz. Renault Fluence'nin son demlerini yaşadığı şu günlerde Symbol, satışların iyi gitmesinin keyfini yaşıyor. Ağustos ayında 2892 adet satan Symbol aynı zamanda tüm modeller arasında da Ağustos ayının lideri oldu.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|------------------------------------|-------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Renault Symbol..... | 2892..... | 15.781 |
| 2..... | Peugeot 301 | 910..... | 7215 |
| 3..... | Citroen C-Elysee | 850..... | 7501 |
| 4..... | Skoda Rapid..... | 233..... | 1500 |
| 5..... | Mitsubishi Attrage..... | 13..... | 99 |
| B Segmenti-Sedan toplam satış..... | | 4905..... | 32.182 |
| B Segmenti-Sedan pazar payı | | % 9,10 | |



Yeniden Volkswagen Golf

Bir önceki ay sürpriz yapan SEAT Leon Ağustos ayında ikinciliğe gerilerken, eski lider Volkswagen Golf tekrar sahneye çıkarak 1336 adet satışla birinci oldu. Opel Astra HB ise 777 adetle bu iki modeli takip etti. Renault Megane HB ve Fiat Egea HB ise henüz satışlarda gaza basmadı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|---------------------------------|-----------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Volkswagen Golf | 1336 | 12.096 |
| 2..... | Seat Leon | 1004 | 6526 |
| 3..... | Opel Astra HB | 777 | 6067 |
| 4..... | Toyota Auris..... | 596 | 3474 |
| 5..... | Renault Megane HB..... | 486 | 2915 |
| 6..... | BMW 1 Serisi | 448 | 2781 |
| 7..... | Mercedes-Benz A Serisi..... | 344 | 2278 |
| 8..... | Fiat Egea HB..... | 266 | 1274 |
| 9..... | Hyundai i30..... | 122 | 1333 |
| 10.... | Peugeot 308 | 116 | 1367 |
| C Segmenti-HB toplam satış..... | | 6630 | 49.454 |
| C Segmenti-HB pazar payı..... | | % 12,30 | |

Toyota Corolla önde yine önde

Fluence'ın pazarda şu an için güçlü olmamasını fırsat bilen Toyota Corolla 2330 adet satarak lider oldu. Onu 2222 adetlik satışla Fiat Egea Sedan ve 1713 adet satışla Opel Astra Sedan izledi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|-------------------------------------|---------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Toyota Corolla | 2330 | 19.151 |
| 2..... | Fiat Egea Sedan | 2222 | 20.171 |
| 3..... | Opel Astra Sedan..... | 1713 | 12.347 |
| 4..... | Ford Focus Sedan | 1276 | 13.641 |
| 5..... | Volkswagen Jetta | 1211 | 6121 |
| 6..... | Renault Fluence | 1063 | 21.528 |
| 7..... | Skoda Octavia | 1056 | 7196 |
| 8..... | Hyundai Accent Blue | 700 | 7505 |
| 9..... | Kia Cerato..... | 505 | 1505 |
| 10.... | Audi A3 Sedan | 304 | 3767 |
| C Segmenti-Sedan toplam satış | | 13.588 | 125.808 |
| C Segmenti-Sedan pazar payı | | % 25,20 | |



Volkswagen Passat uzaklaşıyor

Tam “Rakipleri ona yaklaştı” diye yorum yaptığımız bir zamanda Volkswagen Passat rakiplerinden yine iyice uzaklaşmaya başladı. 2566 adet satışla kendi segmentinin lideri olan Volkswagen Passat aynı zamanda tüm modeller sıralamasında ikinci geldi. Mercedes-Benz C Serisi ise 793 adetle bu segmentin ikinciliğine yükseldi.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|-------------------------------------|------------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Volkswagen Passat | 2566 | 17.697 |
| 2..... | Mercedes-Benz C Serisi | 793 | 6099 |
| 3..... | BMW 3 Serisi | 769 | 5165 |
| 4..... | Skoda Superb | 598 | 4602 |
| 5..... | Opel Insignia | 439 | 3855 |
| 6..... | Volkswagen CC..... | 197 | 1563 |
| 7..... | Audi A4 | 167 | 2751 |
| 8..... | Renault Talisman..... | 139 | 1093 |
| 9..... | Ford Mondeo | 109 | 935 |
| 10.... | Volvo S60..... | 81 | 857 |
| D Segmenti-Sedan toplam satış | | 5771 | 44.399 |
| D Segmenti-Sedan pazar payı..... | | % 10,70 | |



Sıralama değişmedi

Daha önce de dediğimiz gibi filo müşterileri, bir önceki Mercedes-Benz E Serisi'nin 1.6 litre motorlu versiyonuna yoğun rağbet göstermeye devam ediyorlar. Böylece Mercedes-Benz E Serisi 581 adet satışla en önde yer alırken, BMW 5 Serisi ise 455 adet satarak ikincilikle yetinmek zorunda kaldı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|------------------------------------|-----------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Mercedes-Benz E Serisi..... | 581..... | 4646 |
| 2..... | BMW 5 Serisi | 455..... | 3687 |
| 3..... | Audi A6 | 123..... | 1344 |
| 4..... | Jaguar XF..... | 8..... | 45 |
| 5..... | Volvo S90..... | 3..... | 8 |
| E Segmenti-Sedan toplam satış..... | | 1172..... | 9951 |
| E Segmenti-Sedan pazar payı | | % 2,17 | |

Mercedes-Benz S'iyor

Siyasi ortam ısındıkça Mercedes-Benz S Serisi'nin satışları da artıyor. Ağustos ayında bu sefer lideri 10 adet fark belirlerken, Mercedes-Benz S Serisi 28 adet, Mercedes-Benz CLS ise 18 adet sattı. BMW 7 Serisi 14 adetlik satışla üçüncülüğe geriledi. Bu modelleri 3 adet satışla Audi A8 modeli takip etti.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Mercedes-Benz S Sınıfı..... | 28..... | 279 |
| 2..... | Mercedes-Benz CLS | 18..... | 110 |
| 3..... | BMW 7 Serisi | 14..... | 220 |
| 4..... | Audi A8 | 3..... | 40 |
| 5..... | Jaguar XJ Serisi..... | 2..... | 31 |
| F Segmenti toplam satış | | 80..... | 832 |
| F Segmenti pazar payı | | % 0,14 | |



Tekrar Nissan Qashqai

Temmuz ayında üçüncülüğe kadar düşen Nissan Qashqai, Ağustos ayında tekrar canlanarak 1200 adet satışla liderlik koltuğuna yerleşti. Dacia Duster ise 1150 adet satışla ikinci geldi. 806 adet satan Hyundai Tucson üçüncü olurken, Volkswagen Tiguan 803 adetle biraz gerileyerek dördüncü olabildi.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|---------------------------------------------|-------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Nissan Qashqai | 1200..... | 9665 |
| 2..... | Dacia Duster..... | 1150..... | 9355 |
| 3..... | Hyundai Tucson | 806..... | 5127 |
| 4..... | Volkswagen Tiguan | 803..... | 4790 |
| 5..... | Honda CR-V | 622..... | 4623 |
| 6..... | Kia Sportage..... | 516..... | 3573 |
| 7..... | Renault Kadjar | 377..... | 4297 |
| 8..... | Opel Mokka..... | 320..... | 2257 |
| 9..... | Nissan X-Trail | 310..... | 2149 |
| 10.... | Renault Captur | 179..... | 2245 |
| Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış..... | | 8149 | 62.851 |
| Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı | | % 15,11 | |



Land Rover kendini gösterdi

Lüks SUV segmentinde adından sürekli bahsettiren Land Rover markası bu segmentte de ön plana çıkmaya başladı. Discovery Sport modeli 62 adet satışla birinci olurken, Evoque modeli ise 44 adetle dördüncü oldu. Mercedes-Benz GLC atak yaparak 50 adet sattı ve ikinci oldu.

E-7 Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|-------------------------------------------|----------------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | Land Rover Discovery Sport | 62..... | 457 |
| 2..... | Mercedes-Benz GLC | 50..... | 309 |
| 3..... | BMW X3 | 46..... | 501 |
| 4..... | Land Rover Evoque | 44..... | 356 |
| 5..... | Audi Q5..... | 40..... | 283 |
| 6..... | Porsche Macan | 36..... | 271 |
| 7..... | Jeep Cherokee | 34..... | 231 |
| 8..... | Volvo XC60 | 25..... | 479 |
| 9..... | Jaguar F-Pace..... | 21..... | 100 |
| 10.... | Volkswagen Touareg | 14..... | 85 |
| E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış | | 432..... | 3476 |
| E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı..... | | % 0,80 | |



BMW X5 kararlı

BMW X5 modelinin satışları hem istikrarlı hem de uzun süre böyle gidecekmiş gibi kararlı duruyor. 51 adet satan BMW X5 modelinin ardından, 47 adet satışla Volvo XC90 ve 46 adet satışla Range Rover Sport modeli geldi. Range Rover modeli 39 adet, Land Rover Discovery ise 24 adet sattı.

F-7 Üst Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model | Ağustos 2016 | Ocak Ağustos 2016 |
|----------------------------------------------|----------------------------|--------------|-------------------|
| 1..... | BMW X5 | 51..... | 565 |
| 2..... | Volvo XC90 | 47..... | 315 |
| 3..... | Range Rover Sport | 46..... | 249 |
| 4..... | Range Rover..... | 39..... | 232 |
| 5..... | Land Rover Discovery | 24..... | 106 |
| F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış..... | | 305..... | 2217 |
| F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı..... | | % 0,56 | |

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)

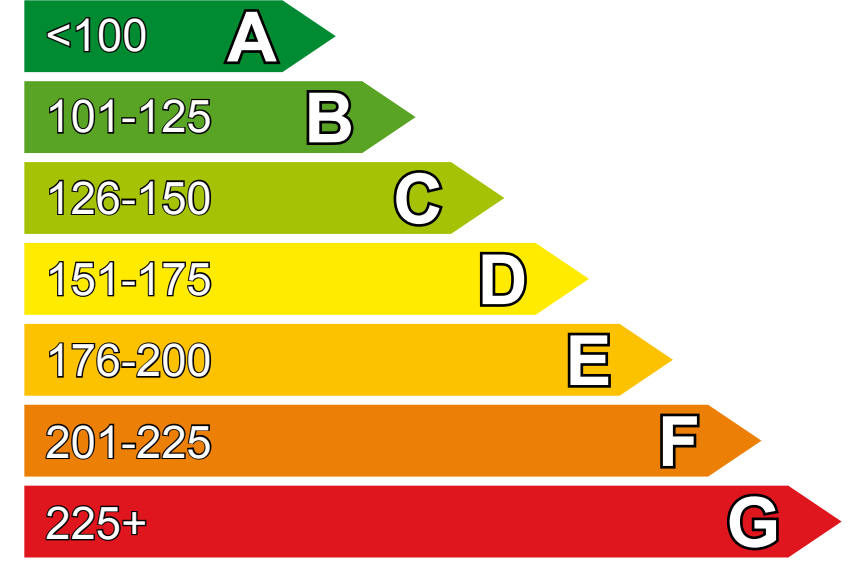
Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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 otomobilleverenleri 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.

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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.



Görevimiz tehlike

Dünyanın en güvenli otomobillerini üretmesiyle bilinen Volvo'nun XC90 modelini, dünyanın en tehlikeli yolu olarak bilinen D915 Of-Bayburt yolunda kullandık.



D

ünyanın en tehlikeli yoluna gidecek olsanız kimi yol arkadaşı seçersiniz veya nasıl bir yol arkadaşı seçerseniz?

Muhtemelen eski dostlarınızı bu yolculukta yanınızda görmeyi, size destek olmasını istersiniz. Açıkçası ben de aynı fikirdeyim. Ancak İstanbul'dan yola çıkıp bir günde 1100 km'den fazla yol devirip ertesi gün dünyanın en zorlu yoluna girmek söz konusu olunca eski dostlar bile bu yolculuğa gelmek istemeyebilir. Bu durumda en güvenilir yol arkadaşı olarak; yeni, yardımsever, güçlü ve sürüş güvenliği konusunda gerçek bir uzman olan XC90 D5 AWD devreye girdi.

Türkiye'nin, D915 haricindeki yollarının da tehlikeli olduğunu düşünürsek, bu uzun yolculuğun riski kendiliğinden ortaya çıkıyor. Eskiden, yola çıkanların ardından su dökülürdü ve bu "su gibi git, su gibi gel" anlamında bir iyi niyet göstergesiydi... Bu güzel adet tabii ki devam edebilir, ancak XC90'da yer alan gelişmiş güvenlik teknolojileri, hem şehir içinde hem de uzun



yolculuklarda sürücünün üzerine binen yükü ve stresi azaltıyor. Örneğin dünyadaki en gelişmiş şehir içi güvenlik sistemlerinden biri olan City Safety, dünyada ilk defa sunulan kavşakta otomatik fren özelliğiyle, kavşaklarda yandan çıkacak yayaları, bisikletleri veya otomobilleri algılıyor ve olası çarpışmaları önüyor.



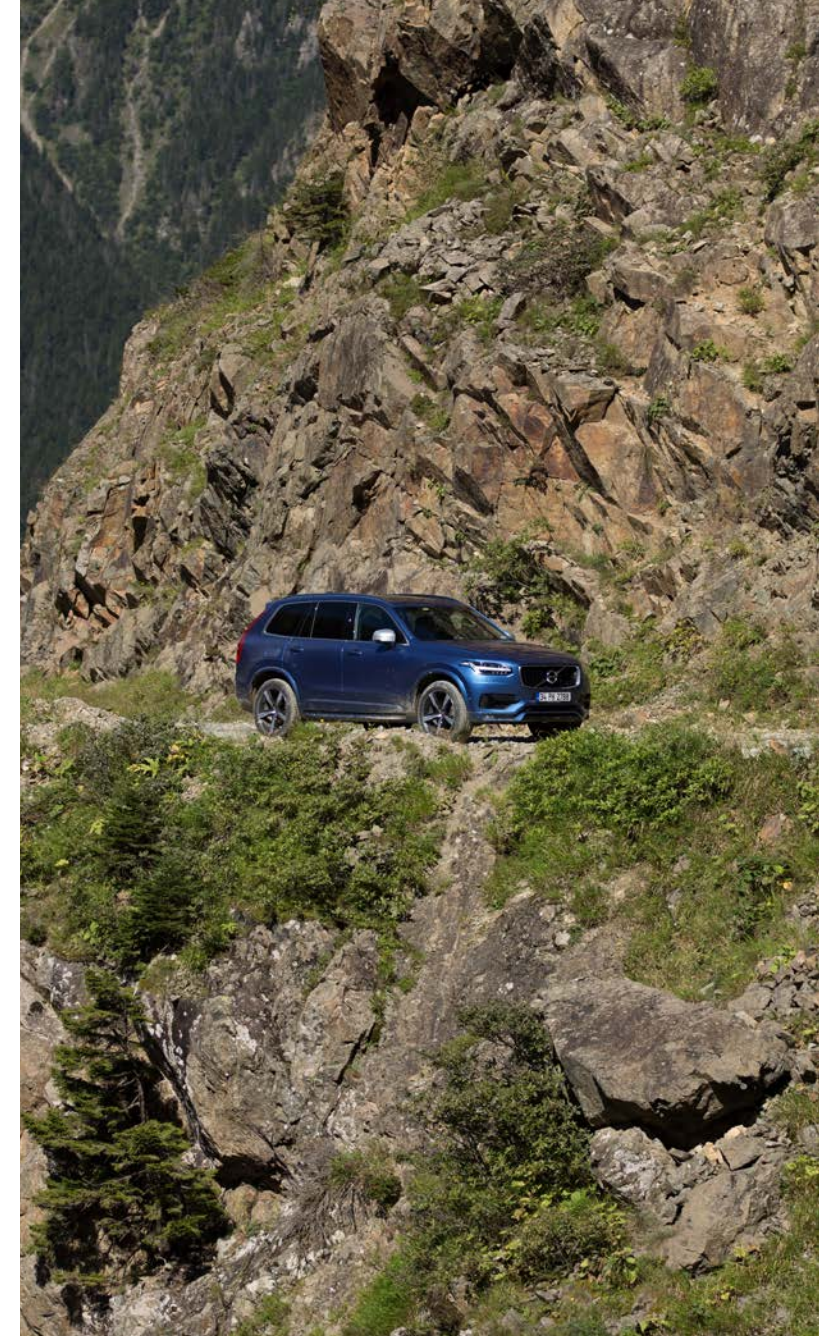
YOLA ÇIKMA ZAMANI

Volvo XC90, daha kapıyı kapatır kapatmaz çıkan tok sesle güven veren bir otomobil. İç mekânsa, S90 ile birlikte şimdiye kadar üretilmiş en havalı ve lüks Volvo kabini. Bir o kadar da sıra dışı, ancak huzurlu. Son derece kaliteli malzemelerin kullanıldığı ön konsoldaki Sensus dokunmatik ekran, tablet bilgisayar mantığına sahip. Motoru çalıştırmak için vites konsolundaki elmas gibi işlenmiş “Engine Start” butonunu çeviriyorum ve vitesi D’ye alıp yola çıkıyorum. İstikamet Sakarya, Bolu, Samsun yolu üzerinden Trabzon’un Of ilçesi. Otomobilde yer alan 235 HP güç ve 480 Nm tork üreten, 1969 cc’lik, çift turbolu dizel motor, PowerPulse adlı Volvo’ya has bir teknolojiye sahip ve bu sayede turbo boşluğu tamamen ortadan kaldırılmış, sonuçta da gaz pedalıyla verilen komutlara gecikmesiz yanıt alınabiliyor. 8 ileri oranlı, hızlı ve sarsıntısız geçişlere sahip otomatik şanzımanla kombine edilen bu motor 7.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 220 km/s’lik maksimum hız sağlıyor ki, bunlar yedi kişilik büyük bir aile SUV’u için başarılı değerler. XC90, İstanbul-Of arasındaki yaklaşık 1100 km’lik yolda gerçek bir uzun yol otomobili olduğunu ortaya koydu. Adaptif hız sabitleme sistemi ve Pilot Assist ile gaz pedalı ve frene neredeyse hiç basmadan yol almak mümkün. Ufak direksiyon müdahaleleriyle otomobili şeritte tutan Pilot Assist kesinlikle çok iyi çalışıyor ve sürücü kaynaklı hataların önüne

geçiyor. Sistem sürücüde yorgunluk algıarsa uyarı vermesinin yanı sıra, yakın çevrede bir mola yeri de öneriyor. Bütün bunlar; otomotiv endüstrisindeki en iyi örneklerden olan ön koltukların rahatlığı, havalı süspansiyonun konforu ve Bowers & Wilkins sisteminin kaliteli sesle birleşince; programımızın 1100 km’lik ilk etabını, 15 saatlik sürüşten sonra neredeyse hiç yorulmadan, güvenle tamamladık.

D915

106 km’lik D915 yolu; Of’ta, neredeyse deniz kenarından başlıyor ve dağların arasından güney yönünde devam ederek Bayburt’a ulaşıyor. Yolun ilk 30 km’lik kesimi ülkemizin çok yerinde görebileceğimiz temiz asfaltlı, yeşillikler içinde, gidiş-geliş, sakın bir yol ve ileride karşılaştığımız hakkında hiçbir ipucu vermiyor. Ben de bu yolda otomobilin sürüş dinamiklerini vites konsolundaki çevirmeli kumandadan “Dynamic”e getirip hem yolun hem de XC90’ın tadını daha çok çıkartmaya çalışıyorum. 30’uncu km’ye gelince bir yol ayrımı bizi karşılıyor. Soldaki yol dünyaca ünlü Uzungöl’e gidiyor. Bizim gitmemiz gereken yol ise sağ taraftaki yol. Yolun girişindeki **“Dikkat. Bu yol 55’inci km’de trafiğe kapalıdır”** tabelası, adeta maceranın habercisi. Çünkü 55’inci km, Derebaşı virajları olarak da bilinen Soğanlı Geçidi’nin başlangıcı. Ancak XC90’a güvenimiz tam! 30’uncu km’den sonra yol hafif bozulmaya başlıyor ve sürüş modunu



“Comfort” olarak ayarlayarak devam ediyorum. D915 üzerinde ilerledikçe Karadeniz’in inanılmaz güzellikteki doğasını ve yeşilin her tonunu görüyoruz. Aklımda önce D915’in en zorlu kısmı olan ve Derebaşı virajları olarak da bilinen Soğanlı Geçidi’ni karşıdaki tepeden görmek var. Bunu rakibi uzaktan kolaçan etmek olarak düşünebiliriz, sonuçta Derebaşı virajları bu yolun en zorlu kesimi. Ancak bunun için bu virajların tam karşıdaki tepeye çıkmak gerekiyor. Yayla yollarında zemin daha da sertleşiyor ve iki otomobilin zar zor geçebildiği

veya sadece tek aracın geçebileceği genişlikteki “keçi yolları” gerçekten dikkat gerektiriyor. Çünkü 2700 m’lik rakımlara çıkıyoruz ve aşağısı da vadi. Burada manzara tam anlamıyla kartpostal gibi... Ancak uzaktan gelen gri sis bulutu, irtifa arttıkça kendisini iyice belli ediyor ve saat de 16:00’ya yaklaşıyor. Kesinlikle can sıkıcı bir durum... Çekim noktasına vardığımızda sis iyice kesif bir hal alıyor... Ancak yine de 60-70 metre ilerisini görebilmek mümkün, yani sürüşe olumsuz etki edecek bir durum yok, çünkü zaten yayla yollarında 30 km/s

ile ilerlenebiliyor. Açıkçası bu kadar emek verip de dünyanın en tehlikeli yolunu, dünyanın en güvenli otomobiliyle karşıdan izlememek gibi bir durum benim kabul edebileceğim bir şey değil. Yaylada tek tük de olsa karşılaştığım kişilerle yaptığım sohbetlerde, akşamüstü saatlerinin çoğunlukla sisli olduğu bilgisini alınca, ertesi sabah gün doğarken dünyanın en tehlikeli yolunun tam karşısındaki tepede olmamız gerektiği sonucuna varıyorum. Yapacak bir şey yok, rotayı Uzungöl’e çeviriyorum ve burada geceliyoruz.



İSTİKAMET: DEREBAŞI VİRAJLARI

Günün ilk ışıklarıyla beraber, dün yarım kalan işi tamamlamak için yola koyuluyoruz. Yaklaşık 1 saat ilerledikten sonra “Acaba yanlış mı gidiyoruz?” diye düşünürken elinde yönleri işaretlediğimiz uydu fotoğrafı olan fotoğrafçı arkadaşım Erkan’ın “Geldik” uyarısıyla duruyorum. Evet, tam

karşımızda! Adeta David ile Goliath (Davud ile Câlût) karşılaşması. **Dünyanın en güvenli otomobili ile dünyanın en tehlikeli yolu karşı karşıya...** Soğanlı Geçidi’nin olduğu dağ, sert bir yamaca sahip ve bu yamaç adeta zikzak dikişi andıran dolambaçlı bir yolla yukarıya çıkıyor.

“*Dünyanın en güvenli otomobili XC90, Derebaşı virajlarında zorlanmadan ilerledi.*”



Birinci Dünya Savaşı'ndaki Rus işgali sırasında yapıldığı düşünülen bu yol, aşağıdaki köprü üstünden sonra yaklaşık 6 km'lik bir kesimde 29 tane viraj barındırıyor ve bunların yaklaşık 15 tanesi çok sert. Söylenenlere göre eskiler bu virajlara kadar kemençe çalarak gelirlermiş, bu virajlara geldikten sonra kemençeler durur, dualar başlarmış. Hatta öyle ki yolcu taşıyan araçlardaki yolcular araçtan iner, araç boş, yolcular yaya olarak bu geçidi geçerlermiş.

Karşıda izlediğim geçide olan mesafem, kuş uçuşu 2 km ve neredeyse elimi uzatsam degecek gibi. Ancak yılan gibi kıvrılan yayla ve dağ yollarında o geçidin girişine ulaşabilmek için 20 km yol yapmam gerekiyor. Yaklaşık 2 saatlik sürüşten sonra Derebaşı virajlarının girişine geliyorum. İşte burası D915 yolunun tam da 55'inci kilometresi ve yolun kapalı olduğu söylenen yer. Köprü üstünden geçtikten sonra sağ tarafta hafif bir tepe üstü var ve zemindeki sivri ve keskin taşlar dışında gözüme pek de zor gelmiyor. Ancak tepe üstüne varınca ufak demeye pek dilim varmıyor, büyükçe bir sürprizle karşılaştım. Dağdan kopan ve kimisi 70-80 cm yüksekliğindeki kayalar yolu kapatmış. Erkan, hem fotoğraf çekmek hem de bana yardımcı olmak için araçtan çıkıyor. XC90'daki 360 derece kamera sistemini açıyorum. Aracın sağ, sol ve ön tarafında geçecek kadar boşluk yok ve kamera sistemi uyarı veriyor. Mecburen aşağıya iniyorum , Erkan'la



“ 360 derece kamera sistemi, şehir içinde olduğu kadar iri kayaların olduğu zorlu parkurlarda da işimize yaradı. ”

aracın önündeki iri kayayı gözümüze kestiriyoruz. Bu kayayı oynatmak mümkün olsa da, yolun yan tarafına yuvarlamaya gücümüz yetmiyor. İşte bu yolculukta fazladan arkadaş'a en fazla ihtiyaç duyulan an! Sonuçta en ileri teknoloji ve tecrübeli sürücünün de çaresiz kaldığı durumlar ortaya çıkabiliyor ve kas kuvvetine ihtiyaç duyulan anlar olabiliyor. Neyse ki yakındaki kanal inşaatında çalışan iki kişi yardım ricamızı kırmayarak geliyor ve büyük kayayı dört kişi yolun kenarına yuvarlamayı başarıp yolu açıyoruz. Ancak yol açılrsa da yolun bundan sonrası pek iç açıcı değil. Çünkü sol tarafta yamaçtan kopmuş irili ufaklı kaya parçaları, sağ tarafta, yani bana uzak olan tarafta ise uçurum var ve yolun genişliği bir noktada tam otomobil kadar oluyor. 360 derece kameradan görmek fikir verse de dışarıdan bakınca bu yolun neden en tehlikeli yol olduğu ortaya çıkıyor. İlerideki sol virajı tek harekette dönüp, devam ediyorum bu sefer uçurum benim sol tarafımda, zemin gevşek ve yol nispeten dar olsa da rahat bir görüş açım var ve bundan sonraki sağ viraj o kadar dar ki, tek harekette dönebilmek mümkün olamıyor ve fazladan bir manevra yapıp yola devam ediyorum. Aracın akıllı dört çeker sistemi görevini iyi şekilde yapıyor ve yola Comfort modunda devam ediyorum. Sonra sol viraj, sonra sağ viraj derken ancak bir otomobil genişliğindeki yol, düşen 20-25 cm yüksekliğindeki taşlarla iyice daralmış ve yavaş bir şekilde uçurumu neredeyse sıfırlayarak



devam ediyorum. Ancak buraya adeta gökten taş yağmış ve bazı iri taş parçaları sözde yolun muhtelif yerlerinde geçişi ciddi şekilde zorlaştırıyor ve bir sonraki viraja gelince bu sefer yolun sol tarafında, yani uçurum tarafında devasa bir kayaya denk geliyoruz. Aracın sağ tarafını yamaca çıkartmadan buradan geçebilmek mümkün değil. Aracın burnunu hafiften yamaca çıkartıyorum ve XC90 hiçbir zorlanma belirtisi göstermiyor. Ayrıca gövdenin burulma direnci de yüksek ve karoser hiç esnemedi bu işin üstesinden geliyoruz. Bu zorlu parkurda aracı sadece bir defa “Off-Road” moduna alma ihtiyacı hissettim: Karşıma çıkan ve geçişi engellediğini düşündüğüm orta boy bir kaya parçasını elle kenara ittim, ancak yolun kenarına itmiş olmama rağmen o kayanın üstünden geçmekten başka çare yoktu. Aracı “Off-Road” moduna aldığımda normalde 227 mm olan taban yüksekliği 40 mm daha arttı ve bu sayede orta boydaki kaya parçasını aşmış olduk. Kayayı kenara iterken yaptığım idman da yanıma kar kaldı. Daha sonra aşağı yukarı her virajdan sonra benzer bir durumla karşılaşp, zaman geçtikçe bu durumdan keyif almaya başladığımı fark ediyorum. Çünkü Volvo XC90, dünyanın en zorlu yolunu zorlanmadan geçiyor, üstelik tepeye tırmandıkça manzara daha da güzelleşiyor. Yolun sonuna yakın, zemin daha da gevşekleşiyor ve solumda kalan dik yamaç bir duvar gibi yükseliyor ve karşıdaki son keskin virajı ve altındaki uçurumu görüyorum.



“ İç mekan birinci sınıf. Sürüş karakteri çevirmeli kumandayla değiştirilebiliyor. ”



Bu noktada fotoğraf çekimi için durup biraz manzarayı izliyoruz. Hem yolun zikzakları hem de irtifa baş döndürücü. Yaklaşık 6 km'lik Derebaşı virajlarından saat 16:00'ya doğru çıkıyoruz. Gözüm tepe üstlerinde... Sis başlıyor ve bu zorlu parkuru tam zamanında geçiyoruz. Bu etaptan sonra yol hafif taşlı olsa da, deyim yerindeyse otoban gibi ve bir süre sonra temiz asfaltla Bayburt'a bağlanıyor. Bundan sonraki hedefimiz Gümüşhane üzerinden Tirebolu'ya devam etmek ve geceyi Samsun'da geçirmek. Bu zorlu görevi başarmış olmanın verdiği huzurla Samsun'da geceledikten sonra ertesi gün akşam saatlerinde İstanbul'a varıyoruz ve 2485 km'lik yolculuğumuz sona eriyor.





SONUÇ

Volvo XC90 D5 AWD, sahip olduğu güvenlik sistemleriyle teknolojik olarak zirvede olan bir otomobil. Bununla beraber dört çeker sistemi, havalı süspansiyonu, rijit karoseri, kullanışlı iç mekanı, performanslı ve makul tüketimli 2.0 dizel motoruyla hem günlük kullanımda hem de zorlu yol koşullarında sürücü ve yolcularını rahat ettiriyor. Dünyanın en zor yolu bile olsa XC90 D5 AWD ile sorun değil. Ancak bu yola gidekseniz, yanınıza güçlü arkadaşlar da almayı unutmayın!

Volvo XC90 D5 AWD

Fabrika verileri

| | |
|-----------------------------|------------------------------------------|
| Motor: | 1969 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel |
| Şanzıman: | 8 ileri otomatik |
| Maksimum güç: | 235 HP @ 4000 d/d |
| Maksimum tork: | 480 Nm @ 1750-2250 d/d |
| Maksimum hız: | 220 km/s |
| 0-100 km/s: | 7.8 sn |
| Bagaj hacmi: | 314 / 692 / 1868 lt |
| Boyutlar (uz. /gen. /yük.): | 4950 / 2008 / 1776 mm |
| Tüketim (ort.): | 5.7 lt/100 km |
| Baz fiyat: | 358.490 TL |

149 g/km

C

Volvo Car Turkey Pazarlama ve PR Direktörü Ebru Ekşi

2020 Vizyonu'na doğru sağlam adımlarla ilerliyoruz"

Dünyanın en zorlu ve tehlikeli yolu seçilen D915'i Volvo XC90 modeliyle aştıktan sonra, hem yeni XC90'ı hem de Volvo'nun gelecek planlarını, Volvo Car Turkey Pazarlama ve PR Direktörü Ebru Ekşi ile konuştuk.

Araç ve sürüş güvenliği konusunda önemli iddialar içeren "Volvo 2020 Vizyonu"ndan bahseder misiniz?

Volvo Cars'ın uzun vadeli bu vizyonu, 2020 itibariyle yeni nesil bir Volvo otomobil içerisinde hiçbir ciddi yaralanmanın olmayacağı ve hiç kimsenin hayatını kaybetmediği bir geleceği hedefliyor. Volvo Cars olarak 2020 hedefimize ulaşmada vizyonumuzu daha da genişletmek üzere geçtiğimiz günlerde Drive Me projemizi de resmi olarak başlattık ve ilk otonom test otomobilimizi ürettik. Torslanda'daki fabrikamızda üretimi tamamlanan ilk otonom Volvo XC90 SUV, önümüzdeki günlerde Göteborg'un halka açık yollarında, gerçek aileler tarafından kullanılacak olan otonom otomobillerin ilki olacak.

Volvo Cars olarak, otonom sürüş teknolojileri sayesinde otomobil kazalarının azalacağına inanıyoruz. Ayrıca, bu sayede trafiğin rahatlayacağını, hava kirliliğinin azalacağını ve sürücülerin araçlarının içinde geçirdikleri zamanı daha verimli kullanabileceklerini düşünüyoruz.

Türk tüketicisi, elbette Kuzey Amerika ve Avrupalı otomobil severlerden farklıdır ama ülkemizde "Güvenlik algısı" otomobil satın alımında ne kadar etkili oluyor?

Araştırmalar güvenlik konusunun otomobil alım aşamasında önemli karar noktalarında biri olduğunu gösteriyor. Ancak bu algıyı sadece güvenlik olarak tarif etmek onun kapsamını ve günlük hayatımız içindeki yerini biraz göz ardı



etmemiz manasına da geliyor. Zira güvenlik teknolojileri sadece kazaları engelleme ya da şiddetini azaltmakla kalmıyor, aslında günlük trafik içinde stresten uzak ve konforlu bir yolculuk yapmamızı da sağlıyor. Yoğun trafik ortamlarında birçok dikkat dağıtıcı faktör maalesef hep

sürücülerin yanında. Bu noktada bu teknolojiler yapılan küçük hataları da örterek sürücünün kontrol aşamasında daha etkin ve rahat olmasını sağlıyor. İşte bu kapsamda anlatıldığında güvenlik algısının yanına konfor rahatlık ve stressiz bir sürüş etkisini de eklemiş oluyorsunuz.

Dünyanın en tehlikeli yolu seçilen D915'i sorunsuz bir biçimde geçen XC90 modeli ve diğer tüm Volvo modellerini göz önünde bulundurursak, markanızı sağlamlık ve güvenli sürüş konularında rakiplerinizin önüne geçiren teknoloji ve özellikler nelerdir?

Bu sonucu XC90 ile otomotiv endüstrisindeki en kapsamlı ve teknolojik olarak en üst seviyedeki standart güvenlik paketini sunmamızın önemli bir etkisi olduğunu düşünüyorum. Pakette her biri dünyada bir ilk olma özelliği taşıyan iki güvenlik teknolojisi yer alıyor: Yoldan çıkma koruma paketi ve kavşaklarda çarpışma anında otomatik fren özelliği.

Yeni XC90, yoldan çıkma durumunda, ön emniyet kemerleri yolcuların pozisyonlarını sabitlemek için sıkılaşıyor. Koltuk ve koltuk çerçevesi arasındaki enerji emilim özelliği otomobil sert bir zemine düşüş yapınca ortaya çıkabilecek dikey güçleri yastıklıyor ve böylece omurga yaralanmalarını engellemeye yardım ediyor.

XC90 aynı zamanda sürücü kavşaklarda bir araçla aniden karşı karşıya gelince otomatik fren yapma teknolojisine sahip dünyadaki ilk otomobil. Volvo Cars'ın tüm otomatik frenleme fonksiyonlarını kapsayan City Safety-Şehirde Güvenlik Sistemi,



yeni XC90'da standart olarak yer alıyor. Sistem, hem gündüz, hem de gece, otomobilin önündeki araçları, bisikletlileri ve yayaları kapsıyor.

XC90 modelimizde bizim yarı otonom olarak adlandırabileceğimiz özellikle 130km/s'e kadar olan hızlarda uzun otoyol kullanımlarında Pilot Assist hem gaz ve fren hem de direksiyon yönlendirmesi konusunda sürücüye önemli bir destek sunuyor. Çarpışma ve olası çarpışmaları önlemede ya da şiddetiniz azaltmada önemli bir rol üstlenen Adaptif Hız Sabitleme ve City Safety teknolojilerimiz büyük önem arz ediyor.

XC90 özelinde konuşacak olursak, bu modelin öne çıkan özellikleri nelerdir? Müşterilerinizden nasıl geri dönüşler aldınız?

XC90, yenilikçi güvenlik paketlerinin yanı sıra güç ve yakıt verimliliğinin rakipsiz kombinasyonu ile de öne çıkıyor. 2 litrelik, 4 silindirli, 8 ileri şanzımana sahip 235 hp gücünde D5 AWD motor seçeneği sunuyor. Diğer bir alternatif ise T8 Twin Engine, lüks bir SUV'dan beklenen tüm performansı sunarken, küçük hibrid otomobillerin bile ulaşamayacağı bir emisyon düzeyine sahip olmasıyla da dikkat çekiyor.

Volvo XC90'ın müşterilerimiz tarafından tercih

edilmesinin bir başka sebebi de sunduğu lüks iç kabinin deneyimi. İlk kez XC90'la sunduğumuz ve araç içi kontrol sisteminin kalbini oluşturan tablet benzeri bir dokunmatik konsolu büyük kullanım kolaylığı sağlıyor. Alışık olduğumuz aksine çok az buton içeren buton içeren sistem, sürücülere araç kontrolü ve internet tabanlı ürün ve hizmete erişmek için tamamen yeni bir yol sunuyor. XC90'da yer alan ses sistemi Bowers&Wilkins hoparlör ile de kendinizi bir



konser salonundaymışçasına keyifli bir müzik ortamında hissedebiliyorsunuz sürüş sırasında.

Gelecekte yollara çıkaracağınız yeni model ve teknolojilerinizden bahsedermisiniz?

Çok yakında Yeni V90 Cross Country'yi tanıtmaya hazırlanıyoruz. Pek çok kullanıcımızın gözünde bir Volvo otomobilin kendini gerçek ifade edişi bir konsept olan Cross Country'yi V90'a uyarlayarak pazardaki en yetenekli ve en konforlu premium all road otomobile ulaşmayı hedefliyoruz.

V90 Cross Country'i ilerleyen yıllarda SPA platformumuz üzerinde geliştirilmiş diğer modeller takip edecek. Özetle şunu diyebiliriz; önümüzdeki 4 sene içinde mevcut ürün gamımız tamamen yenilenmiş olacak ve hatta şu anda yer almadığımız segmentlerde de bizi ön sıralara taşıyacak ürünlerimiz sunulacak.

2020 vizyonumuza doğru sağlam adımlarla ilerlememizi sağlayacak güvenlik teknolojilerimize önümüzdeki yıllarda yenileri eklenecek.

Volvo Cars olarak önem verdiğimiz 3 alan, elektrifikasyon, connectivity ve otonom sürüş. Bu üç başlık altında da yepyeni ürün ve hizmetlerimizi bu önümüzdeki yıllarda göreceksiniz.

Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

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

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

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

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

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

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

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

VW Tiguan 1.4 TSI DSG

Yeni VW Tiguan, konforlu sürüşü ve kullanışlı iç mekânı ile dikkat çekiyor.





Son yıllarda kompakt SUV-crossover sınıfındaki araçların satışları gün geçtikçe artıyor. Bu sınıfın başarılı modellerinden olan Volkswagen Tiguan, 2007 yılındaki tanıtımından sonra dünya çapında elde ettiği 2.8 milyon adetlik satışla bunun somut örneklerinden bir tanesi olmuştur. Şimdi ise görev sırası yeni Tiguan'da.



Yeni Tiguan ülkemizde 1.4 TSI 125 HP manuel şanzıman, 1.4 TSI 150 HP DSG, 1.6 TDI 115 HP manuel şanzıman ve 2.0 TDI 150 HP DSG 4Motion olmak üzere 4 motor-şanzıman kombinasyonuna sahip. Biraz da fiyatlardan bahsedelim. Alınabilecek en düşük fiyatlı Tiguan 1.4 TSI 125 HP Trendline 88.017 TL'lik etikete sahip. 1.4 TSI 150 HP DSG Trendline'in başlangıç fiyatı 103.912 TL, 1.4 TSI 150 HP DSG Highline'nın fiyatıysa 123.275 TL olarak açıklanıyor. Bu sayfalarda görülen, yakut kırmızısı, panoramik açılır tavan ve anahtarsız erişim sistemi gibi opsiyonlara sahip test aracımızın fiyatı ise 130.716 TL.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Yeni VW Tiguan, eskisine göre daha düz ve sert hatlara sahip ve yere daha sağlam basan bir görünümde. Bunda aracın eskisinden daha alçak (-33 mm), daha geniş (+30 mm), daha uzun (+60 mm) ve daha fazla dingil mesafesine sahip olmasının (+77 mm) payı var. Ayrıca eskisinde 0.37 Cd olan rüzgâr direnç katsayısının 0.32 Cd'ye indirgenmiş olması da objektif bir başarı.

Aracın iç mekânı bir VW'den beklendiği gibi kolay kullanımlı. Ön konsoldaki kumanda birimleri diğer VW'ler ile aynı olsa da, asimetrik çizgilerin kullanıldığı kokpitin genel tasarım

“ *Kullanışlı detaylar olan iç mekanda teknolojik detaylar unutulmamış, devir saati içinde direksiyon açısı gösteriliyor.* ”

çizgisi farklı. Dijital gösterge paneli Highline donanımına özel. Ön tarafta sürücü ve yolcu için yeterli sayıda ve genişlikte eşya gözü olması bu tipte bir otomobil için önemli. Ayrıca ön koltuk altlarında çekmece olması da gözden uzak kalması gereken eşyalar için güzel bir detay. Ancak eski Tiguan'da tavanda bir gözlük kabı vardı, ancak maalesef yeni Tiguan'da böyle bir donanım bulunmuyor.

Gelelim arka koltuklara... Otomobilin 180 mm ileri-geri hareket edebilen arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu yok. Hatta diz mesafesi eskiye göre 29 mm artış göstermiş. Ön koltuk arkalarında olan katlanabilen masalar özellikle çocuklu ailelerin hoşuna gidecek bir özellik. Eskiye göre 145 lt'lik artışla 615 lt'ye ulaşan bagaj hacmi de çok eşya ile seyahat eden aileleri mutlu edecek diğer bir özellik. Ne yazık ki arka koltuklar katlandığı zaman ortaya çıkan yükleme alanı biraz eğimli kalıyor.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

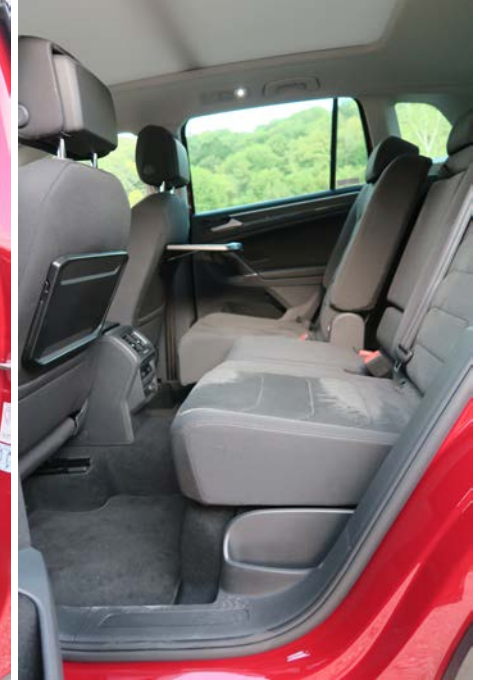
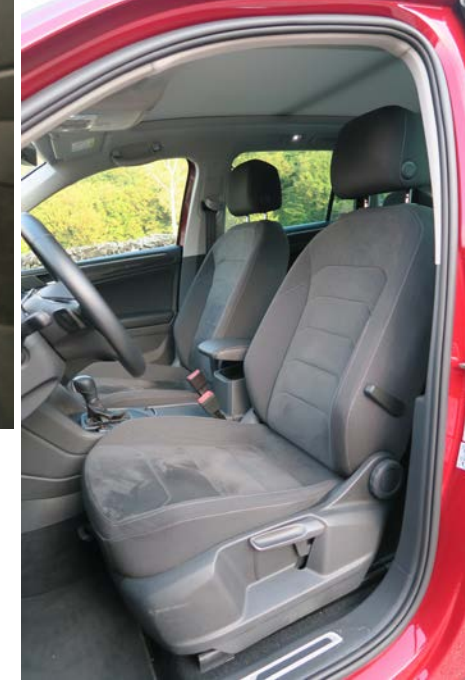
VW Grubu'nun diğer modellerinden de tanıdık stop-start teknolojili, 1.4 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor gerek maksimum gücü olan 150 HP'yi ve maksimum torku olan 250 Nm'yi geniş devir bantlarında

“Eskisinden 33 mm daha alçak olan yeni Tiguan'ın uzunluğu 60 mm, genişliği ise 30 mm daha fazla.”



sunabiliyor. Bu da ayağınızın altında gücü daha iyi hissetmenize olanak tanıyor. 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla kombine edilmiş bu motor, 1498 kg ağırlığındaki otomobile fabrika verilerine göre 9.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Araçla hızlanma denemesi yapmak çok pratik çünkü bu araçta “launch control-kalkış kontrol sistemi” var. Vites kolu S’de, ASR devre dışı konumda sol ayakla frene, sağ ayakla gaza basıldığında motor devri 3200 d/d’ye sabitleniyor. Ayağın frenlerden kaldırılması ile etkili bir hızlanma elde ediliyor. Performans yönünden beklentileri karşılayan bu motor, ölçümleri de kapsayan, 500 km’lik test sürecinde 8.5 lt/100 km’lik tüketim ortalaması elde etti. Gaz pedalını dikkatli kullanarak bu değeri kolaylıkla 6.5 lt/100 km seviyelerine indirebilmek mümkün. 100 km/s ile yapılan frenlemelerde ortaya çıkan 38.9 metrelik mesafe güvenli olsa da, ben biraz daha iyi bir değer bekliyordum.

Bu aracın en güzel yanlarından bir tanesi konforlu sürüşü... Süspansiyon sistemi bu sınıftaki araçlar arasında en konforlu olanlardan, bununla beraber otomobilin viraj dengesi ve düz gidiş stabilitesi de iyi. Ancak limit kullanımlarda ve acil durum manevralarında



“ Ön koltuk altındaki çekmece, özel eşyaları saklamaya uygun.
Arka koltuk sırası 180 mm ileri-geri hareket edebiliyor. ”



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.



devreye giren elektronik sürüş destek sistemleri, otomobili dengelemek için, hızı daha önce başka otomobillerde tecrübe etmediğim kadar yavaşlatıyor. Sonuçta bu bir olumsuzluk değil, aracın karakteri. Direksiyon da konfor odaklı ve otomobili fazla güç kullanmadan yönlendirmek mümkün.

SONUÇ

Yeni VW Tiguan 1.4 TSI 150 HP DSG konforlu ve kolay kullanımlı bir otomobil. Bu motor-şanzıman seçeneğinde dört tekerlekten çekiş sisteminin olmaması hatta fiyatının da rakiplerinden biraz yüksek olması bu otomobilin kullanıcılarının kafaya takacağı bir durum değil.

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ





“ 615 lt'lik bagaj
eskisinden 145 lt
daha büyük. ”



VW Tiguan 1.4 TSI ACT BMT 150 HP DSG Highline

Fabrika verileri

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Motor: | 1395 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli |
| Şanzıman: | 6 ileri oranlı DSG |
| Maksimum güç: | 150 HP @ 5000-6000 d/d |
| Maksimum tork: | 250 Nm @1500-3500 d/d |
| Maksimum hız: | 200 km/s |
| 0-100 km/s: | 9.2 sn |
| Bagaj hacmi: | 615-1655 lt |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4486 / 1839 / 1654 mm |
| Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.): | 7.4 / 5.5 / 6.1 lt/100 km |
| Fiyat: | 103.912 TL (Trendline) / 123.275 TL (Highline) / 130.716 TL (test aracı) |

Test verileri

Hızlanma

| | |
|-------------|----------|
| 0-50 km/s: | 3.2 sn |
| 0-80 km/s: | 6.3 sn |
| 0-100 km/s: | 9.4 sn |
| 0-120 km/s: | 13.45 sn |
| 0-400 m: | 16.85 sn |

Ara hızlanma

| | |
|---------------------|--------|
| 60-100 km/s (D'de): | 7.3 sn |
| 80-120 km/s (D'de): | 8.3 sn |

Frenleme

| | |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 38.9 m |
| 80-0 km/s: | 25.2 m |
| 50-0 km/s: | 9.8 m |

| | |
|---|------------------|
| + | İç mekân, bagaj |
| - | Yavaş stop-start |

140 g/km

C

Jaguar XJ L 2.0 litre

Uzun şasili Jaguar XJ, 2.0 litre motoru ile büyük gövdeli Jaguar ayrıcalığını nispeten daha ulaşılabilir bir etiketle sunuyor. Ancak kalite hissi ve sürüş özellikleri olarak lüks Alman sedanlardan geride olduğu bir gerçek.





Jaguar, ana akım Alman markalarına mesafeli duran ve ayrıcalıklı görünmeyi seven insanların tercih ettiği bir seçkin bir marka. Bu markanın en üst seviyedeki gövde tipiye XJ'den 125 mm daha uzun olan XJ L. Bu fark, dingil mesafesinin 3032 mm'den 3157 mm'ye çıkartılmış olmasından kaynaklanıyor ve arka koltuklarda çok geniş bir diz mesafesini garanti ediyor.

Tamamen alüminyumdan üretilmiş otomobil, yere yapışık duruşuyla ve arkaya doğru alçalan tavan çizgisiyle sportif bir görünüme sahip. Krom kaplı radyatör ızgarası, J formu gündüz farları da dikkat çeken detaylardan. Gelelim iç mekâna... İç mekân etkileyici ancak daha önceden aynı sınıftaki BMW 730 Li'ye binmemiş olsaydık deri döşemeler ve deri kaplamalar gözümüze daha kaliteli gelebilirdi ancak XJ L'nin bu konuda 730Li'den biraz zayıf kaldığı bir gerçek. Arka koltuklarda ısıtma ve havalandırma özelliği var ve tam anlamıyla patron işi. Gayet rahat olan bu koltukların sırt kısmı ve minder kısmı elektrikli olarak ayarlanabiliyor. Ayrıca arka koltuk yolcuları için ekran ve çalışma masası da mevcut. 478 litrelik bagaj bu tipte bir otomobil için büyük olmasa da yeterli, ancak arkaya girintili çıkıntılı bagaj alanı nedeniyle bavul koymak boz-yap oynamaya benzeyebilir.

MOTOR VE PERFORMANS

Test aracımızda yer alan 1999 cc'lik 4 silindirli turbo motor, 5500 d/d'de 240 Nm güç ve 2000-4000 d/d aralığında 340 Nm tork üretiyor. 1755 kg'lık otomobil test ölçümlerinde en iyi sonuçları manuel kullanımda verdi (otomatik kullanıma göre 0.3 saniye daha iyi) ve 8.15



“ Test aracımızın direksiyonu elektrikli olarak ayarlanabiliyordu. Aracın sürüş karakteri ile ilgili ayarlar, çevirmeli vites kumandasının çevresindeki butonlarla yapılıyor. ”

saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri elde etti. Bu değer ortalama bir kullanıcı için fazlasıyla yeterli olsa da ana rakibi 730Li'den hissedilir derecede yavaş. Ancak bir konuda hakkını teslim etmek gerek, o da başarılı fren mesafesi. Test ölçümlerini de kapsayan kullanımımızda elde ettiğimiz 12.1 lt/100 km'lik yakıt tüketimi değeri, lüks sınıf bile olsa 2.0 litrelik motora sahip modern bir otomobil için yüksek. Sabit hızlı sakin sürüşlerde bu değeri 6.5-7 lt/100 km seviyelerine indirebilmek mümkün.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Normal sürüş modu dışında kış ve dinamik sürüş modu var. Normal modda arka süspansiyon biraz yumuşak kalıyor ve salınım biraz fazla oluyor. Dinamik modda ise arka taraf daha kontrollü (XJ L'de arka süspansiyon havalı). Yumuşak kullanımlı, sessiz ve akustik konfor yönünden başarılı olan otomobilin, Jaguar Land Rover Grubu'nun bir klasiği haline gelmiş çevirmeli vites kolunun alt kısmında ASPC tuşu yer alıyor. Bu düşük tutunmalı zeminlerde kullanılan bir hız sabitleme sistemi ve 32 km/s hıza kadar hizmet veriyor. Yan tarafındaysa elektronik sürüş destek sistemlerini kapatan buton mevcut. Bu butona kısa süreli basıldığında hafif kaydırmaya izin veren Trac DSC aktif hale geliyor. Sistemi tamamen kapatmak içinse yaklaşık 10 sn basılı tutmak gerekli ancak tecrübesiz sürücülere bunu önermiyoruz. Arka görüş açısının kısıtlı olması ve yan aynaların tek açılı olmasıysa dikkat gerektiren noktalar.



“ Ön ve arka koltuklar çok rahat. Arkada yolculuk edenler de koltuk ayarlarını kendilerine göre yapabiliyor. ”

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**

SONUÇ

Jaguar XJ L 2.0 Si4 sıra dışı ve güzel bir otomobil. Ancak subjektif olarak kalite hissi Alman Premium'lerden geride. Objektif değerlerde de Almanların gerisinde olsa da fiyatının çok az daha makul olduğu da gerçek.





“XJ L’nin 240 HP’lik 2.0 turbo motoru, yeterince performanslı olsa da, rakipleri hem daha hızlı, hem de daha az yakıyor.”



Jaguar XJ L 2.0 Si4

Fabrika verileri

| | |
|----------------------------------|----------------------------------------|
| Motor: | 1999 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli |
| Şanzıman: | 8 ileri oranlı otomatik |
| Maksimum güç: | 240 HP @ 5500 d/d |
| Maksimum tork: | 340 Nm @ 2000-4000 d/d |
| Maksimum hız: | 241 km/s |
| 0-100 km/s: | 7.9 sn |
| Bagaj hacmi: | 478 lt |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 5255 / 1899 / 1460 mm |
| Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.): | 11.4 / 6.7 / 8.4 lt/100 km |
| Baz fiyat/test aracı: | 161.592 Euro (537.163 TL) |
| | / 188.124 Euro (625.361 TL) |

Test verileri

Hızlanma

| | |
|-------------|----------|
| 0-50 km/s: | 2.95 sn |
| 0-80 km/s: | 5.75 sn |
| 0-100 km/s: | 8.15 sn |
| 0-120 km/s: | 11.05 sn |
| 0-400 m: | 15.95 sn |

Ara hızlanma

| | |
|---------------------|--------|
| 60-100 km/s (D’de): | 5.0 sn |
| 80-120 km/s (D’de): | 6.8 sn |

Frenleme

| | |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 36.6 m |
| 80-0 km/s: | 23.3 m |
| 50-0 km/s: | 9.1 m |

| | |
|---|--------------------------------------------------------|
| + | Fren mesafesi, tasarım, Meridian ses sistemi, iç hacim |
| - | Tüketim, rakiplerinden yavaş |

139 g/km

C

Mercedes GLE 350 d

Mercedes-Benz GLE 350d Coupe, spor görünümüne rağmen yeterince kullanışlı bir iç mekan sunuyor.





SUV gövde tipindeki otomobiller hangi segmentte olursa olsun, havalı görünümüleriyle ilgi görüyor. BMW X6 2008 yılında yollara çıktığında SUV veya crossover araçlar için yeni bir pencere daha açılmış oldu. Mercedes-Benz de, önemli rakibinin X6 ile elde ettiği sükkseye kayıtsız kalamayarak GLE Coupe'yi üretti. Daha geleneksel görünümde SUV isteyenler için, eski ML'in yerini alan GLE SUV seçeneği de mevcut. GLE 350 d 4Matic Coupe ülkemizde Style (519.200 TL) ve AMG (574.900 TL) olmak üzere iki donanım seviyesine sahip.



TASARIM VE İÇ MEKÂN

GLE Coupe, 4900 mm'lik uzunluğu ve 2003 mm'lik genişliği büyük bir gövdeye sahip ve bu büyük gövdesinde SUV ve coupe tasarım unsurlarını harmanlayan bir model. Motor kaputu üstündeki bombeler ve hava girişleri, spor Mercedes-Benz'lerde görülen tasarım unsurları ve bu otomobilde de kullanım alanı bulmuş. Yan basamaklar ve 21 inçlik jantlar havalı görünse de bunlar opsiyonel donanım. Aracın arka tamponun alt kısmında egzoz çıkışı gibi gözüken yerler de havalı gözükmesine rağmen bunlar aslında dekordan ibaret. Otomobilin iç mekânında kalite hissi yüksek (deri kaplı ön konsol opsiyonel). Ayrıca arka koltuklarda sunulan alan BMW X6'dan daha iyi ve gayet yeterli.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

GLE 350 d 4 Matic Coupe'de; 2987 cc'lik V6 silindirli turbo dizel motor görev yapıyor. 9 ileri oranlı 9G-Tronic otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor 3600 d/d'de 258 HP güç, 1600-2400 d/d aralığında 620 Nm tork üretiyor ve gücünü ilk andan itibaren hissettiriyor. Tork düşük devirlerden itibaren geliyor ve ağırlığı 2250 kg olan aracı çok rahat taşıyor. Araç performans değeri olarak fabrika verisinden biraz geride kalsa da çok kişiye fazlasıyla hızlı gelecektir. Ancak bozuk yollarda tavandan ve döşemelerden gelen hafif çıtırtılar böylesine iddialı bir otomobile yakışmıyor. Dynamic Select kumandası üzerinden sürüş karakterini Individual, Sport, Comfort ve Kaygan Zemin

“ Kadran grubu ve buton takımı, geleneksel Mercedes-Benz tarzında. Sürüş karakteri Dynamic Select kumandası üzerinden değiştiriliyor. ”

“ GLE Coupe, arkaya doğru alçalan tavan çizgisi ile dikkat çekiyor. Rüzgar direnç katsayısı 0.35 Cd. Kaput üzerindeki çıkıntılar ve ızgaralar, sportif Mercedes'lere has detaylar. ”



olarak değiştirebilmek mümkün. Tabii ki en zevkli kullanım Sport seçiminde. Bu modda performanslı kullanımlarda vites değişimleri 4000 d/d'de yapılıyor. Arazi kullanımına yönelik bir sürüş programıysa test aracımızda yer almıyor. Şehir içi kullanım ölçüler nedeniyle biraz dikkat gerektirse de 360 derece kamera dar alanlarda etrafı görmeyi sağlayan güzel bir özellik. Önde çift salıncaklı, arkada çok kollu bağımsız süspansiyona sahip GLE 350 d Coupe otoyol kullanımında akarcasına ilerliyor ve konfor-yol tutuş dengesi iyi ayarlanmış. Ön-arka tekerlekler arası güç dağılımıysa yüzde 50-50. 500 km'yi aşan test sürecimizdeki tüketim değeriysa 11.3 lt/100 km oldu.

SONUÇ

GLE 350 d 4Matic Coupe, geleneksel görünümlü büyük premium SUV'lardan sıkılanlar için uygun bir seçenek. İç mekânı ve sürüş özellikleri başarılı olan bu otomobilin iç mekânında ufak cıvırtılar olması ise üzücü.



“Günümüzde 3.0 litre dizel motorlardan 300 HP'nin üzerinde güçler elde edilebilse de, 350 d'nin 258 HP'si de iyi bir değer. Ön ve arka koltuklardaki yaşam alanı, rakibi BMW X6'ya göre daha ferah.

”

VIDEOLU 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!**

**VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**





“ AdBlue katkısı, depo kapağının altından kolayca eklenebiliyor. ”

Mercedes-Benz GLE 350 d 4Matic Coupe

Fabrika verileri

| | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Motor: | 2987 cc, V6 silindirli, turbo dizel |
| Şanzıman: | 9 ileri oranlı otomatik |
| Maksimum güç: | 258 HP @ 3600 d/d |
| Maksimum tork: | 620 Nm @ 1600-2400 d/d |
| Maksimum hız: | 226 km/s |
| 0-100 km/s: | 7.0 sn |
| Bagaj hacmi: | 650-1720 lt |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4900 / 2003 / 1731 mm |
| Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.): | 7.9 / 6.6 / 7.2 lt/100 km |
| Fiyat: | 519.200 TL (Style) / 574.900 TL (AMG) |

Test verileri

Hızlanma

| | |
|-------------|----------|
| 0-50 km/s: | 2.4 sn |
| 0-80 km/s: | 5.2 sn |
| 0-100 km/s: | 7.5 sn |
| 0-120 km/s: | 11.05 sn |
| 0-400 m: | 15.5 sn |

Ara hızlanma

| | |
|---------------------|--------|
| 60-100 km/s (D'de): | 5.3 sn |
| 80-120 km/s (D'de): | 6.9 sn |

Frenleme

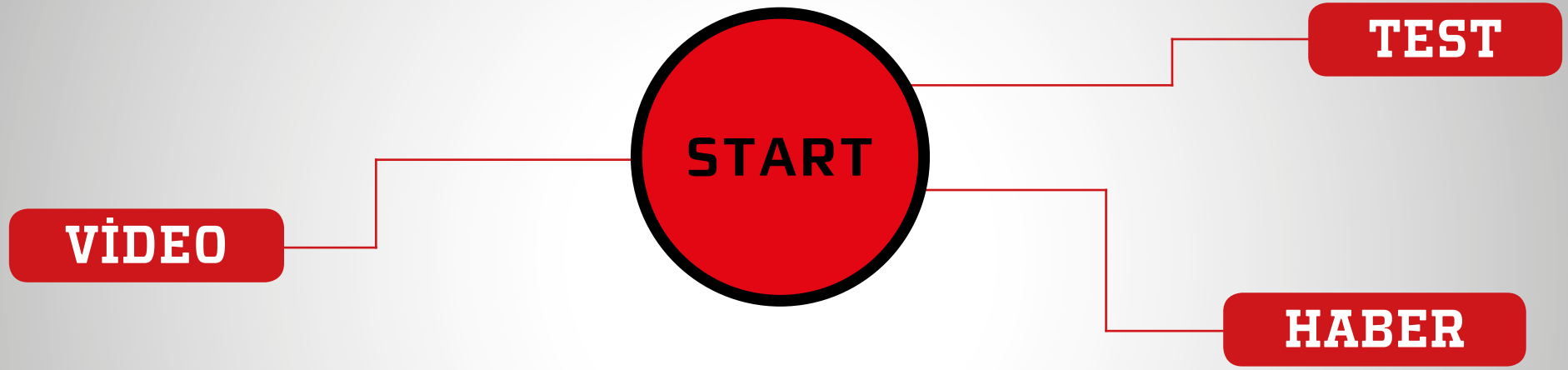
| | |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 38.7 m |
| 80-0 km/s: | 24.1 m |
| 50-0 km/s: | 9.4 m |

| | |
|---|-----------------------|
| + | Yol tutuş, şanzıman |
| - | İç mekânda çıtırtılar |

137 g/km

E

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

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