

WWW.

HAZİRAN 2014

SAYI:72

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber:

YENİ VOLVO XC90

■ X4 ■ 4 SERİSİ GRAN COUPE ■ TOURNEO COURIER ■ JUKE ■ X-TRAIL ■ GOLF GTI ■ RCZ R ■ POLO ■ i-MiEV

15 Haziran'dan itibaren tüm ios ve android tabanlı cihazlardayız

İnternetteki iletişimin, bilgisayarlardan mobil cihazlara hızla kaydığı bilinen bir gerçek. Biz de e-otodergi olarak bu gelişmeyi görerek, 26 Haziran 2011 tarihinde, iPad App Store'da kendine ait uygulaması bulunan ilk Türk otomobil dergisi olarak yerimizi almıştık. 3 yıldır bazı güncellemelerle yolumuza devam ettik. Ama bu sayımızdan itibaren e-otodergi'yi farklı bir noktaya taşıyoruz. Güncellenmiş değil, yepyeni uygulamamızla artık ios ve android tabanlı tüm mobil cihazlarda yer alıyoruz. Yani uygulamamıza artık sadece iPad'den değil, ios ve android tabanlı tüm akıllı telefon ve tabletlerden ulaşabileceksiniz. ios tabanlı cihazlarda artık "Gazetelik" in (News Stand) içinde yer alıyoruz. Android tabanlı cihazlarda ise uygulamamızı "Google Play" den indirebilirsiniz. Yeni uygulama altyapımız, hem biz hem de reklamverenler için, sizlere çok daha interaktif sayılar sunmamıza olanak tanıyacak. Elbette, ilk günden bu yana

olduğu gibi hem uygulamalarımız hem de tüm sayılarımız ücretsiz. Umarım yeni uygulamamızı beğenirsiniz. Lütfen mobil cihazınızdaki uygulama sayfasına yorum yazmayı ve uygulamamıza puan vermeyi ihmal etmeyiniz.

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi olarak bu ay 72'nci sayımız yayında, önümüzdeki ay yayınlayacağımız Temmuz 2014 tarihli özel sayımızda ise 6'ncı yaşımızı kutlayacağız. Hepinize keyifli okumalar ve izlemeler dilerim.



Bir iletişim aracı olarak polis otomobili

Polis teşkilatları hemen hemen her ülkede, ait oldukları ülkenin vatandaşları ile iletişimi kuvvetlendirecek çalışmalara imza atıyor. Şeker vermek, sms atmak vb uygulamalar bizim ülkemizden aşına olduğumuz uygulamalar. Birleşik Arap Emirlikleri'nde Dubai polisi ise çok farklı bir yol seçmiş. İngilizlerin atlı polisleri gibi Dubai'nin de develisi polisi olacağını düşünüyorsanız yanılırsınız. Çünkü gösterişe meraklı Dubai polis teşkilatı bu konuda otomobilin gücünden yararlanmayı tercih ediyor. Üstelik bunu hem gerçek hem de mecazi anlamda yapıyor. Sıra dışı otomobillerin insanlara yeni arkadaşlıklar kazandırabildiğini ve çoğu zaman sempati yarattığını kendi test sürüşü tecrübelerimden biliyorum. Bunun farkında olan Dubai polisi de garajına Lamborghini Aventador, Ferrari FF gibi nispeten daha ulaşılabilir (!) spor otomobillerle birlikte Bugatti Veyron ve Aston Martin One 77 gibi koleksiyon değeri olan otomobilleri de eklemiş. Dubai polis yetkilileri bu araçların suçlu peşinde koşmaktan çok, halkla ilişkiler faaliyetlerinde kullandıklarını belirtiyorlar. Çünkü bu araçları gören insanlar araçlarla fotoğraf çektiirmek için sıraya giriyorlar ve polis ekipleri ile diyaloga giriyorlar. Yani adeta ünlü bir insana gösterilen ilgi, bu araca ve onu kullanan polis memuruna yöneliyor. Çekilen fotoğrafların sosyal medyada paylaşılmasının ise Dubai'nin imajına artı değer kattığı ifade ediliyor. Darısı bizim başımıza!



e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik



e-otodergi

**ios ve android
uygulamalarımız
nasıl çalışıyor?**



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

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

**Bir sayıyı okurken
sayfalar arasında
gezmek için ekranı
sağa ve sola doğru
kaydırmanız yeter-
lidir.**

**e-otodergi sayfaları,
yukarıdaki şekilde
görülen basit bir el
hareketiyle büyütü-
lebilir ve küçültüle-
bilir. Böylece sayfa-
da ilginizi çeken bir
yazı ya da fotoğrafı
yakınlaştırabilir,
işiniz bittiğinde
sayfanın genelini
görmek için uzak-
laştırabilirsiniz.**

**Hangi sayfada olur-
sanız olun, ekrana
tek parmağınızla
ardı ardına iki kere
tıkladığınızda alt ve
üst bantlar ortaya
çıkır. Üst banttan;
uygulamanın ana
sayfasına dönebilir
veya sosyal medya
sayfalarımıza ula-
şabilir, alt banttan
ise, sayfalar arasın-
da gezebilirsiniz.**



HABERLER

- 09 Renault Megane RS & Clio RS
- 11 Volvo XC90
- 16 Isuzu D-Max
- 19 Shell Eco-Marathon Avrupa 2014
- 24 Nisan 2014 otomobil satışları
- 30 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 31 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 32 Ford Tourneo & Transit Courier
- 38 Volkswagen Polo 1.2 TSI DSG
- 45 BMW X4 xDrive35i
- 52 BMW 428i Gran Coupe
- 59 Nissan Juke 1.2 DIG-T 4x2
- 66 Nissan X-Trail 1.6 dCi 4x2
- 73 Scania Streamline G400

VEDEOLU TESTLER

- 77 Ölçümler nasıl yapılıyor?

- 79 Volkswagen Golf GTI
- 87 MINI Cooper Countryman ALL4
- 93 Peugeot RCZ R

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 101 BMW 220d Coupe
- 109 Mitsubishi i-Miev
- 116 Hyundai Elantra 1.6 CRDi Manuel
- 122 Mercedes-Benz GLA 200 7G-DCT
- 129 Renault Megane Sport Tourer
- 134 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

HAZİRAN 2014 - SAYI 72

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Turbo motorlu California T geldi

Ferrari markası için alışılmışın dışında bir durum olan “turbo” benzinli motora sahip Ferrari California T, Fer Mas tarafından 468.000 Euro baz fiyatla Türkiye’de satışa sunuldu. California T modelinin ilk teslimatları Temmuz ayında gerçekleşecek. Ferrari için bir devrim niteliğindeki yeni V8 turbo motorun yüzde 15 oranında yakıt tasarrufu ve yüzde 49’a varan tork artışı sunduğu belirtiliyor. 560 HP güç üreten motor, otomobili

3.6 saniyede 0’dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Ferrari California T’nin tavanı 14 saniyede açılıyor. 100-0 km/s frenleme mesafesinin 34 metre olduğu belirtiliyor.



Yeni Polo. Verdiğin güvenle de büyüksün.



www.vw.com.tr

“Biraz yavaşla!”, “Dikkatli sür!”, “Aman geri kaçırma!”. Tanıdık geldi mi? Eğer Yeni Polo’nuz olursa, bunları söyleyen tedirgin yol arkadaşınıza yokuş kalkış asistanından bahsedebilirsiniz. Bizce söz açılmışken ikincil çarpışma freninden ve elektromekanik servo direksiyondan da bahsedin ki içi rahat etsin. Yolların kaygan olduğunu sizden önce tespit eden bir yolcunuz olursa ona da ESP sisteminden söz edebilirsiniz.

Bu özelliklerin nasıl olup da bu sınıfta standart olduğunu soranlar çıkabilir, onlara da rahatlıkla otomobilinizin bir üst sınıfın standartlarını taşıdığını söyleyebilirsiniz.

Özgüvenli sürüş için Yeni Polo, Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.



Yeni Polo’yu keşfet.



facebook.com/vwturkiye



instagram.com/vwturkiye

Volkswagen’in tercihi **Castrol**



Das Auto.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv | DANIŞMA HATTI: 444 89 24

Yeni Polo’nun resmi spesifik CO₂ salınımı (99/94/EG) 88 - 116 g/km arasında, resmi yakıt tüketimleri (99/94/EG) lt/100 km: Şehir içi 3,9 - 6,4, şehir dışı 3,1 - 4,4 ve ortalama 3,4 - 5,1 arasındadır.



Yeni Passat böyle olacak

Volkswagen yeni Passat Sedan ve Station modellerinin Temmuz ayındaki özel lansmanı ve Paris Motor Show 2014'teki ilk halk gösteriminden önce çizimlerini basına dağıttı. 8'inci jenerasyon Passat, 41 yılda 23 milyon adetten fazla satan bu önemli modeli bir adım öteye taşımayı hedefliyor. Çelik ve alüminyumun birlikte kullanıldığı bir gövdeye sahip olan yeni Passat, eskisinden 85 kg daha hafif ve yüzde 20 daha düşük yakıt tüketimli olacak. Yeni VW Passat hakkında verilen ilginç bir bilgi ise, otomobilin dış boyutlarının küçüldüğü. Ancak iç mekanın daha ferah ve kullanışlı olduğu belirtiliyor. Diz ve baş mesafelerinin artırıldığı açıklanan yeni Passat'ın bagaj hacmi de eskisinden daha büyük. Yeni Passat'ta 2.0 litrelik

çift turbolu dizel motor 240 HP güç ve 500 Nm tork üretiyor. Araçta 7 ileri DSG şanzıman ve 4Motion bulunacak.



PAHA BİÇİLEBİLİR GÜZELLİK. YENİ ŠKODA RAPID SPACEBACK



Yeni ŠKODA Rapid Spaceback'ın ortalama yakıt tüketimi ve CO₂ emisyonu salımı: 4.4-5.9 l/100km, 114-134 g/km

Hayallerinizdeki güzelliğe sahip olmak artık mümkün. Baştan çıkaran tasarımı, geniş iç hacmi ve yüksek konforlu donanımıyla yeni ŠKODA Rapid Spaceback; üstün yakıt ekonomisi sunan TSI benzinli ve TDI dizel motor seçeneklerinin yanında, kesintisiz sürüş keyfi yaşatan DSG otomatik şanzıman özelliğiyle **44.900 TL***'den başlayan özel tanıtım fiyatıyla şimdi ŠKODA Showroomlarında.

ŠKODA Türkiye distribütörü Yüce Auto
bir Doğuş Otomotiv ortaklığıdır.

www.skoda.com.tr
ŠKODA Finans



* Yeni ŠKODA Rapid Spaceback 1.2 75 HP Ambition donanım için tavsiye edilen anahtar teslim fiyatıdır. İlandaki aracın renk ve donanım özellikleri farklılık gösterebilir.



Nissan'dan kompakt hatchback

Nissan, markanın ürün gamında önemli bir boşluğu doldurması beklenen yeni 5 kapılı kompakt hatchback modeli Pulsar'ı açıkladı. Segmentinde ilk kez Çevre Kamerası (Around View Monitor) sunacak olan Nissan Pulsar, tamamı turbolu motor gamına sahip olacak. Avrupa'da geliştirilen ve Nissan'ın Barcelona fabrikasında üretilecek olan Pulsar, 2014 sonbaharında yollara çıkacak. Pulsar, 1.2 DIG-T 115 HP turbo benzinli, 1.5 dCi 110 HP turbo dizel ve 1.6 DIG-T 190 HP (2015 başında) turbo benzinli motorlardan oluşan bir ürün gamı sunacak. Otomobilin 2700 mm'lik dingil mesafesi, sınıfının en iyisi olarak kayıtlara geçecek.



CIVIC

+ ALIRKEN DE + SATARKEN DE +

Honda, ikinci elde alırken de satarken de çok değerli.
Müşterilerimiz de bize bu konuda katılıyor.



Ayrıntılı bilgi için honda.com.tr



Yeni Megane RS ve Clio RS Türkiye'de

Makyajlı Megane RS ve yeni Clio RS modelleri Türkiye'de satışa sunuldu. Makyajlı Megane RS'in 2.0 litrelik turbo benzinli motoru, 265 HP güç ve 360 Nm tork üretiyor. Otomobilde 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor. Markanın yeni ön yüz tasarımına kavuşan Megane RS, ayrıca Renault'nun Formula 1 başarısına gönderme yapan kırmızı F1 kanadına sahip. İspanya'daki Palencia fabrikasında üretilen otomobil, iç mekanda Renault Sport nakışlı Recaro koltuklarıyla dikkat çekiyor. Megane R.S. 2.0 T, kullanıcısına 254 km/s maksimum hız ve 6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sunuyor. Megane RS 2.0T fiyatı 45.000 Euro.

Yeni Clio R.S. ise 1.6 litrelik turbo benzinli motora sahip. 200 HP güç ve 240 Nm tork üreten motor 6 ileri EDC çift kavramalı otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Otomobilin Türkiye fiyatı 44.000 Euro. 0'dan 100 km/s'ye çıkmak için 6.7 saniye, 0-1000 metre deparı için 27.1 saniye yeterli oluyor. Yeni Clio Renault Sport'un maksimum hızı ise 230 km/s. Bu otomobilde ilk kez sunulan R.S. Drive seçeneğiyle "Normal" kullanımda sessizlik, konfor ve tasarruf hedefleniyor. Dinamik kullanımda ise, "Sport" veya "Race" modlarının seçilmesi gerekiyor ve araç tüm performansını cömertçe sergiliyor.





Seat Ibiza Cupster Concept tanıtıldı

Seat'ın bu yıl 30'uncu yıldönümünü kutladığı model ailesi Ibiza'ya konsept araç eklendi: Ibiza Cupster. Cabrio karoserli bir roadster konsepti olan Ibiza Cupster Wörthersee Treffen'de tanıtıldı. Aracı sarmalayan ön cam ve tamamen kaldırılmış tavanıyla dikkat çeken Otomobil, iki kişilik iç mekana sahip. Ibiza Cupster Concept'te, sürücü ve yolcu, seri üretim Seat Ibiza'dan 80 milimetre daha alçakta oturuyor. Aracın iç kısmı sadeliği yansıtıyor ve birçok Avrupa ülkesinde düzenlenen Ibiza Trophy'lerden tanınan yarış modellerine dayanıyor. Minimalist detaylar, sürücü bölümündeki siyah alcantara döşeme ve alçak açılır kapanır koltuklarla yarış aracı hissi sağlanması amaçlanıyor. Araçta 1.4 TSI 180 HP motor ve DSG şanzıman bulunuyor.



Renault Twizy Türkiye yollarına çıkıyor

Fransız üretici Renault'nun yüzde 100 elektrikli aracı Twizy, 26 Haziran'da 13.700 Euro fiyatla Türkiye yollarına çıkıyor. İstanbul'a bağlı Burgazada'da basın toplantısı ve test sürüşüne katıldığımız Renault Twizy, 17 HP güç ve 57 Nm tork üreten elektrikli motora ve homologasyon değeri olarak 100 kilometre menzil sağlayan lityum iyon pillere sahip. En zor koşulda 55 km menzil sunduğu belirtilen Twizy'nin ortalama menzili ise 80 km. Aracın ön tarafına takılan spiral elektrik kablosuyla ev tipi topraklı prizden şarj edilen ve tamamı 3 saat 30 dakikada dolan piller aracın fiyatına dahil. Pilleri tam doldurmanın şu anki maliyetinin gündüz 2.5 TL, gece ise 1.5 TL'nin altında olduğu açıklanıyor. Renault Twizy'nin maksimum hızı 80 km/s, 0-50 km/s hızlanma süresi ise 6.5 saniye.



Yeni XC90'dan çarpıcı kokpit



Volvo Car Group (Volvo Cars) yeni 2015 Volvo XC90 modelinin iç mekanının fotoğraflarını basına dağıttı. Volvo'nun lüks SUV modeli XC90'ın yeni jenerasyon modeli premium iç mekanı ve Apple ile gerçekleştirilen işbirliği sonrasında ön konsolda yer alan tablet bilgisayarla dikkat çekiyor.



El kaliteli deri ve ahşap malzemelerin ve yeni geliştirilen koltukların kullanıldığı belirtilen kokpitte 7 kişilik oturma alanı bulunuyor. 2015 model yeni XC90'ın vites topuzu Orrefors tarafından kristal camdan imal edilmiş. Ses

açma-kapama düğmesi ve Start/Stop butonu da kalite algısını yükseltiyor. Dört bölge yeni klima sisteminin de otomobilin önemli özelliklerinden biri olduğu vurgulanıyor.





Euro NCAP'ten iki yeni test

Avrupa'da faaliyet gösteren bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, 15 Mayıs 2014 tarihinde iki yeni otomobilin çarpışma testi sonuçlarını açıkladı. Teste katılan yeni Mercedes-Benz C Serisi 5 yıldız alırken yeni Hyundai i10 4 yıldızda kaldı. Yeni Mercedes-Benz C Serisi, Euro NCAP çarpışma testinde yetişkin korumada 35 puanla yüzde 92, çocuk korumada 42 puanla yüzde 84, yaya korumada 28 puanla yüzde 77 ve güvenlik desteği kategorisinde 9 puanla yüzde 70'lük performans elde etti. Hyundai Assan tarafından Türkiye'de üretilen yeni Hyundai i10 ise yetişkin korumada 30 puanla yüzde 79, çocuk korumada 39 puanla yüzde 80, yaya korumada 26 puanla yüzde 71 ve güvenlik desteği kategorisinde 7 puanla yüzde 56'lık performans sergiledi.



e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM



OYDER Başkanı Ilısal görevinden ayrıldı

OYDER Başkanı Hasan Şükrü Ilısal görevinden ayrıldığını açıkladı. Ilısal'ın açıklamasından bir alıntı yayınıyor, kendisine acil şifalar diliyoruz: "Sağlık sorunlarım nedeniyle 20 Mayıs 2014 tarihinde OYDER Başkanlığı'ndan ayrılma kararı almış bulunmaktayım. Basın mensubu dostlarıma, tüm distribütör şirket, sermayedar, yönetici ve çalışanlarına, devlet ve özel sektör temsilcilerine, ODD, OSD, TAYSAD, OİB başkanları, yönetim kurulları ve yöneticilerine ve derneğimizin saygıdeğer üyelerine geçen süre zarfında OYDER'e sağladıkları katkılarından dolayı şükranlarımı iletmek istiyorum".

Otoredi.com hizmete girdi

Araç kiralama sektörüne yeni bir oyuncu girdi: oteredi.com Mayıs 2014'te otomotiv strateji ve pazarlama yönetimi danışmanlığının yanında internet girişimcisi de olan Kurthan Tarakçıoğlu tarafından yeniden yapılandırılarak uluslararası bir marka haline dönüştürülmek üzere devralındıktan sonra "Kiralamak Güzeldir" felsefesi ile Türkiye'nin her yerinden müşterilerine hızlı ve güvenli online araç

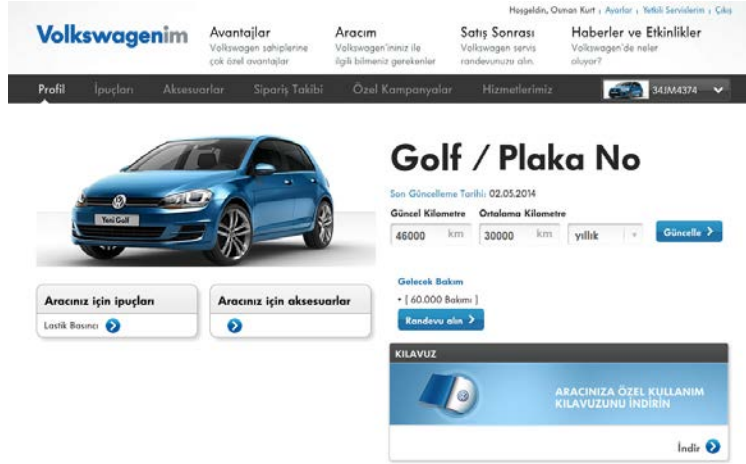


kiralama hizmeti veren yenilikçi bir elektronik ticaret platformu olmayı amaçlıyor. Oteredi'de, 10.000'e yakın araç içerisinde ekonomik modellerden lüks araçlara kadar geniş bir yelpaze bulunuyor.



Enterprise-Yes işbirliği

Yes Oto Kiralama ve Turizm Yatırımları A.Ş. işbirliğiyle Türkiye'de faaliyet gösterecek olan araç kiralama devi Enterprise, "önce müşteri memnuniyeti" diyen çalışmalarıyla Türkiye pazarında fark yaratmayı hedefliyor. Filosunda 1.4 milyon araç bulunduran Enterprise ile anlaşılan Yes Oto Kiralama; şu an 25 ilde 45 ofisle hizmet veriyor. Şirketin ilk hedefi ise 2015 yılı sonuna kadar ofis sayısını 60'a çıkarmak. Gelecek 3 yıl içerisinde de filo kapasitesini 5000 araca çıkararak 150 milyon TL'nin üzerinde yatırım yapmak.



Volkswagenim.com hizmete girdi

İzmir'de düzenlenen makyajlı 2014 Volkswagen Polo test sürüşü organizasyonunda bir yeni ürünün daha lansmanı gerçekleştirildi. Tüm detayları Volkswagen Türkiye Dijital pazarlama Yöneticisi Ertuğrul Malatyalı tarafından aktarılan Volkswagenim web sitesi, özellikle Volkswagen müşterilerine hayatı kolaylaştırıcı bir hizmet sunmayı hedefliyor. Volkswagenim.com adresinde yayın yapan web sitesine Volkswagen sahibi olsun ya da olmasın tüm Volkswagenliler üye olabiliyor. Üyelik sonrasında marka ve modeller hakkında güncel haberler alınıyor, etkinlikler hakkında bilgi sahibi olunuyor, aksesuar satın alınabiliyor. Volkswagen müşterileri ise kendi araçlarının tüm işlemlerini buradan takip edebiliyorlar.

DRD'den hemengazla.com

Araç kiralama sektörünün önde gelen kuruluşlarından biri olan DRD, kiralamada yeni bir dönem başlatıyor. Operasyonel kiralama sektöründe 15'inci yılını geride bırakan DRD, edindiği tecrübeyi yeni hizmeti "HemenGazla.com" ile bireysel tüketiciye sunuyor. Filo kiralamanın şirketlere getirdiği tüm avantajlardan bireysel kullanıcıların da faydalanmasını sağlayan ve yepyeni bir hizmet olan HemenGazla.com, tüketicilerin hayallerindeki otomobile çok daha kolay bir



şekilde ve bütün risklerden arındırılmış bir şekilde kavuşmasına yardımcı oluyor. Bireyler internet üzerinden gerçekleştirilen işlemlerle, beğendikleri aracı seçip 3 aydan 24 aya kadar varan sürelerde kiralayabiliyorlar. HemenGazla.com'un kiralama sektörünün yanı sıra, Türkiye otomotiv pazarında da devrim niteliği taşıyan yenilikçi bir hizmet olduğunu belirtiyor.



Almira altı yeni ofis açtı

1993 yılından bu yana faaliyet gösteren ve 2000 adedi aşan genç araç filosuyla ekonomik günlük/uzun vadeli araç kiralayan Almira Car Rental Services, Türkiye'de altı farklı havalimanında araç kiralama ofisi açtı. İstanbul Atatürk ve İzmir Adnan Menderes havalimanları başta olmak üzere Antalya, Bodrum, Dalaman ve Samsun'daki araç kiralama ofislerini birbiri ardına hizmete açan Almira Car Rental, Ankara Esenboğa havalimanı ofisini de devreye almaya hazırlanıyor.

Isuzu D-Max

Pick-up sınıfının beğenilen modellerinden olan Isuzu D-Max 2.5 4x4 V-Cross Otomatik ile Urla ve çevresinde arazi sürüşü gerçekleştirdik.





Isuzu Türkiye, D-Max 2.5 Çift Kabin 4x4 V-Cross Otomatik'ler ile Mayıs ayı içinde basın mensuplarına yönelik olarak bir sürüş organizasyonu düzenledi. İzmir ili sınırları içinde Urla-Alaçatı bölgelerinde hem asfalt, hem de arazide kullanma şansı bulduğumuz D-Max'te yer alan 2.5 litrelik, çift turbolu motor; 3600 d/d'de 163 HP güç ve 1400-2000 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor.

163 HP'lik güç bu sınıfta yer alan VW Amarok'un 2.0 litrelik dizelinden 17 HP güçsüz. Maksimum hızı, hiç de fena sayılmayacak bir değer olan 180 km/s olan D-Max'in hızlanma isteği çok canlı olmasa da bu sınıf için kabul edilebilir seviyede. D-Max'in en güzel yanı ise arazide verdiği sağlamlık hissi. Kaya parçaları ile kaplı yol denilemeyecek

zeminlerde kullandığımız D-Max'in gerek yürüyen aksamında, gerekse iç mekânında tıktır oluşmaması bu aracın zor şartlara olan uygunluğunu gösterdi. Aktarma sistemi çevirmeli bir kumanda ile kolayca 2H(arkadan itiş), 4H(dört çeker) ve 4L (dört çeker, zor şart) olarak ayarlanabilen test aracımızda 5 ileri oranlı otomatik şanzıman görev yapıyordu.



Yerli üretim D-Max

Bu yılın 18 Şubat'ında yerli üretim olarak bantlardan inmeye başlayan Isuzu D-Max, bu aydan (Haziran 2014) itibaren satışa sunuluyor. 2 milyon dolarlık yatırım yapılan D-Max üretim hattının kapasitesi yılda 10.000 adet, 2014 yılı satış hedefi ise 2000 adet. İlk etapta sadece 6 ileri manuel şanzımanlı olarak üretilen yerli D-Max'in yüzde 20 civarında olan yerlilik oranı zaman içinde artacak. Yerli D-Max' in hem 4x2, hem de 4x4 çift kabin modellerinin baz ve lüks olmak üzere ikişer versiyonu mevcut.



Hedef gelecek

Shell Eco-marathon'da yarışan gençler; geleceğin mühendis ve bilim insanı adayları olarak kendi ürettikleri araçlarla neler yapabileceklerini gösterdiler.



Genç fikirler her zaman için kendilerini gösterecek bir platform arayışındalar. Shell'de Eco-marathon ile enerji kullanımında verimliliğe dikkat çekerken, gençlere de kendilerini gösterebilecekleri bir ortam sağlayarak onları geleceğin enerji sorunlarına çözüm bulunması konusunda teşvik ediyor. 1985 yılından beri düzenlenen Shell

Eco-marathon'un 15-18 Mayıs tarihleri arasında düzenlene bu yılki Avrupa ayağına 27 Avrupa ülkesinden yaklaşık 3 bin öğrenci katılırken, Türkiye'yi 14'ü üniversite, 2'si de lise olmak üzere toplam 16 takım temsil etti. Biz de bu etkinliği yerinde izledik, hatta Shell'in basın mensuplarına kullanırmak üzere hazırladığı kendi araçlarından birinin direksiyonuna da geçtik.



Yarışın detaylarına girmeden önce bu yarışa katılarak ülkemizi temsil eden takımları tebrik etmek istiyorum. Çünkü azim ve kararlılık olarak profesyonel takımlardan bir farkları yok ve motivasyonarı çok yüksek. Bu takımlardan şehir konsepti kategorisinde, 31 takımın yarıştığı ‘akü beslemeli elektrik’ sınıfında Sakarya Üniversitesi’nden SAİTEM takımı, 144.99 km/kWs derecesiyle 8’inci (Sakarya Üniversitesi 2013 sonucu: 139.03 km/kWs), Yeditepe Üniversitesi’nden YUEMT takımı ise 119.01 km/kWs derecesiyle 9’uncu oldu (Yeditepe 2013 sonucu: 75.24 km/kWs).

Prototip kategorisinde, 49 takımın katıldığı ‘akü beslemeli elektrik’ sınıfında Yıldız Teknik Üniversitesi’nden Ae2Project takımı 161.77 km/kWh derecesiyle 24’üncü (YTÜ 2013 sonucu 132.10 km/kWh) sırada yer aldı.

Gediz Üniversitesi’nden GTECH takımı ise 59 takımın yarıştığı prototip benzinli kategorisinde bir litre yakıtla 153.68 kilometre kat ederek 38’inci oldu.

Otomobil denince insanların aklına tereddütsüz Alman malı otomobiller gelse de bu yarışta

Fransız takımların üstünlüğü vardı. Prototip benzinli araç kategorisinde Fransa’dan Microjoule-La Joliverie takımı 1 litre yakıtla 3 bin 314 km yol kat ederek birinci olurken, şehir konsepti benzinli araç kategorisinde Fransız Lycee Louis Delage takımı bir litre benzinle 468.8 kilometre kat ederek, yine Fransa’dan La Joliverie takımı 1 kW’s ile 150.5 kilometre mesafe kat ederek hidrojen yakıt sınıfında birinci oldu. Almanya’dan Schluchtspecht ekibi ise 1 litre dizel yakıt ile 389 kilometre yol alarak rekorunu geliştirdi.

Etkinlikte bir araya geldiğimiz Shell & Turcas Perakende Satışlar Pazarlama Müdürü Günden Yılmaz; Shell Eco-marathon ile ilgili olarak bu büyük ve küresel organizasyona Türkiye’den yoğun katılım olmasının sevindirici olduğunu söyledi ve “Dünyanın en zorlu öğrenciler arası inovasyon yarışmalarından olan Shell Eco-marathon, yaratıcı teknolojilerin, en ileri seviyede yakıt verimliliği elde etmek amacıyla sergilendiği bir platform. Genç mühendislerin sadece teknik bilgileri değil, takım ruhu ve A’dan Z’ye proje yönetimi adına da çok başarılı olduklarını görüyoruz. Shell, Shell FuelSave markası altında yakıt tasarruf teknikleri hakkında da pek çok çalışma da yürütüyor. Bizler de tüketicilere, gerek yakıt seçimi gerekse sürüş alışkanlıklarında yapacakları bazı değişikliklerle nasıl tasarruf edebileceklerine ilişkin bilgilendirmeler yapıyoruz.” dedi.



Tarihçe

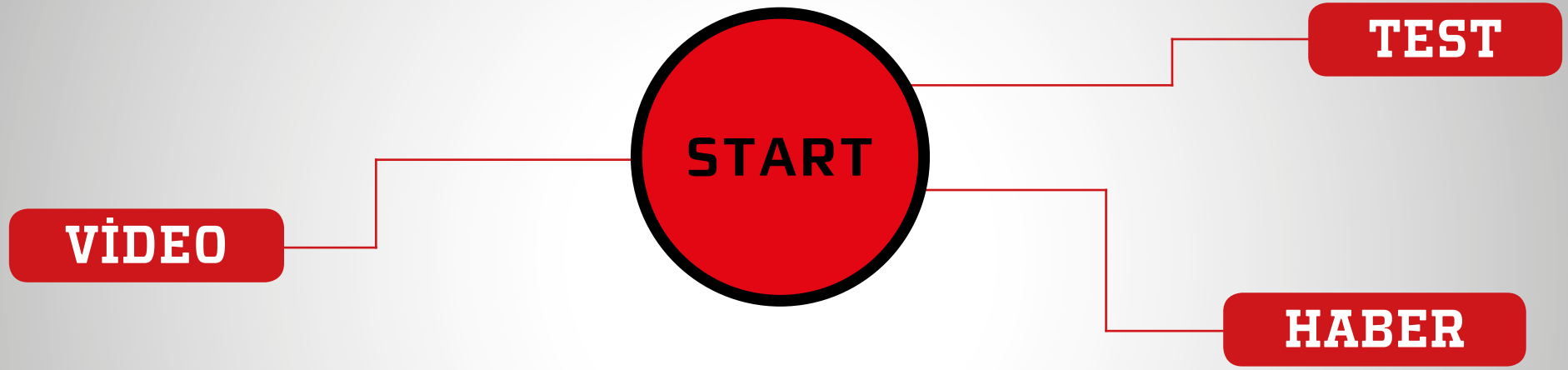
Shell Eco-marathon’un temeli Shell bilim insanlarının kendi aralarında girdikleri iddia sonucunda 1939 yılında atılmış. Ortaya atılan iddia ise şimdiki ile aynı: en az yakıtla en uzun mesafeyi kat etmek. O zamanlar Mileage Marathon adı altında organize edilen yarışta 1 litre yakıtla 20 km yol kat edilebiliyordu. 1985 yılında Eco-marathon adıyla öğrencilere yönelik bir organizasyona dönüşen bu etkinlikte 2014 yılında 1 litre yakıtla 3314 km yol kat edildi.

Amaç ve kategoriler

Shell Eco-Marathon’da amaç çok basit. 1 kW elektrik veya 1 litre akaryakıt ile en uzun mesafeyi kat etmek. Bu yarışta “Prototip” ve “Şehir Konsepti” adlı iki kategori mevcut. Prototipler gelecekte gelmiş, kimi zaman kapsül, kimi zaman su damlası formu tasarımlara sahipken “Şehir Konsepti” otomobilleri ise geleneksel taşıtlara benzer ve içlerine girip çıkması daha kolay.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Satışlar yüzde 23 geride

Yılın ilk dört ayındaki satışlar bir önceki yıla göre yüzde 23 geride seyrediyor.

Nisan ayında 11.466 adedi yerli, 31.303 adedi ise ithal olmak üzere toplam 42.769 adetlik satışa ulaşıldı.

Seçimlerden sonra herkes piyasanın düzelmesini umut ederken, maalesef pek de öyle olmadı. Döviz kurlarının da yüzde 10'a varan oranlarda düşmesine rağmen piyasalar henüz açılmadı. Cari açık düştüğü için bu durumdan hükümet memnun ancak tüketiciler ve otomobil satıcıları için aynı şeyi söyleyemeyiz.

Nisan ayında 11.466 adet yerli otomobil satıldı. Renault, 4792 adetle liderliğini devam ettirdi. 2637 adet satışla Fiat ikinci, 1811 adet satışla Hyundai üçüncü geldi.

Yılın dördüncü ayında 31.303 adet ithal otomobil satıldı. Bu yıl dikkat çeken olay

Volkswagen'in satışlarının pek düşmemesi, hatta bu marka Nisan ayında rakipleriyle arayı iyice açtı. 7025 adet satan Volkswagen'in arkasından 2833 adet satışla Opel geldi. 2400 adet satışla Ford üçüncü, 1852 adet satışla BMW dördüncü, 1842 adet satışla Renault beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Nisan ayında en fazla satan model 2706 adetle Renault Fluence oldu. 2514 adet satışla Fiat Linea tekrar sahneye çıkarken, onun ardından 2093 adet satışla Volkswagen Polo geldi.

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

İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2013	2014
Ay	2013	2014
Ocak	25.835	24.368
Şubat	36.814	27.167
Mart	51.785	37.812
Nisan	56.999	42.769
Toplam	171.433	132.116

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1	Renault	4792	13.905
2	Fiat	2637	6590
3	Hyundai	1811	5411
4	Toyota	1550	4167
5	Honda	676	2735
Toplam		11.466	32.808

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1	Volkswagen	7025	22.594
2	Opel	2833	8195
3	Ford	2400	6654
4	BMW	1852	4678
5	Renault	1842	7278
6	Hyundai	1675	5044
7	Mercedes-Benz	1619	4884
8	Dacia	1586	5827
9	Audi	1391	3771
10	Nissan	1237	5936
11	Peugeot	1208	3959
12	Citroen	1062	3224
13	Skoda	907	2744
14	Seat	762	2174
15	Kia	733	2372
16	Toyota	682	1923
17	Fiat	553	1759
18	Volvo	509	1429
19	Honda	455	1139
20	Mazda	133	272
21	Suzuki	99	341
22	Land Rover	95	315
23	Subaru	91	397
24	Proton	74	230
25	Jeep	71	232
26	Mitsubishi	70	287

Sıra	Marka	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
27	Lancia	69	152
28	SsangYong	52	150
29	MINI	45	297
30	Alfa Romeo	44	162
31	Porsche	41	144
32	Chery	34	101
33	Chevrolet	29	530
34	Geely	8	34
35	smart	8	25
36	Jaguar	5	16
37	Maserati	4	27
38	Ferrari	0	5
39	Bentley	0	3
40	Lamborghini	0	1
41	Infiniti	0	2
42	Tata	0	1
Toplam		31.303	99.308

Not: Sıralamalar Nisan ayına göre yapılmıştır.

“Nisan 2014’te yerli otomobil satışında Renault, ithal otomobil satışında ise Volkswagen ipi göğüsledi.

”



i10 hep lider

Şimdilik bu sınıfta başka bir otomobilin liderliğinden bahsedemeyeceğiz. Türkiye’de üretilen Hyundai i10, Nisan ayında 165 adet sattı. Bu rakam belki size düşük gelebilir ancak; A segmentinde bu adetleri görmek Türkiye’de pek mümkün değildi. Citroen C1 16 adet satarak ayın ikincisi oldu.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Hyundai i10.....	165.....	965
2.....	Citroen C1.....	16.....	19
3.....	Fiat Panda.....	12.....	43
4.....	Kia Picanto	10.....	36
5.....	Fiat 500	8.....	28
A Segmenti toplam satış.....		242.....	1191
A Segmenti pazar payı.....		% 0,56.....	% 0.90

Volkswagen Polo koltuğu bırakmıyor

Volkswagen Polo Şubat ayında tüm modeller arasında da lider olmuştu. Zirveyi bırakmaya niyetli olmayan Polo, Nisan ayında kendi segmentinin lideri olurken, tüm modeller sıralamasında üçüncü geldi. Makyajlanan Volkswagen Polo’nun bu başarısı önümüzdeki aylarda da devam edebilir.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Volkswagen Polo.....	2093	5918
2.....	Hyundai i20.....	1646	4447
3.....	Renault Clio HB	1252	4311
4.....	Opel Corsa.....	964	2251
5.....	Ford Fiesta	660	1801
6.....	Dacia Sandero	480	1899
7.....	Seat Ibiza.....	333	712
8.....	Nissan Micra.....	225	1192
9.....	Peugeot 208	225	865
10....	Toyota Yaris.....	190	524
B Segmenti-HB toplam satış.....		8512	25.747
B Segmenti-HB pazar payı.....		% 19,8	% 19.5



B-Sedan segmentinde rekabet az

Yıllardır Türkiye’de en fazla satan modellerin olduğu B-Sedan segmentinde bu aralar fazla bir rekabet yok. Bir önceki versiyonu tüm modeller arasında bile lider olan Renault Symbol, artık eskisi gibi iddialı olamıyor. Bu segmente biraz da olsa Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee modelleri hareket getirdi. Fiat ve Hyundai’nin artık bu segmentte adı yok.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Renault Symbol.....	1404.....	5800
2.....	Peugeot 301	668.....	1561
3.....	Citroen C-Elysee	548.....	1426
4.....	Skoda Rapid.....	47.....	148
5.....	Kia Rio	23.....	60
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		2692.....	9098
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 6,3.....	% 6.9



Liderlik kızıyor

Volkswagen Golf liderliğinin geçici değil, sürekli olduğunu göstermeye çalışıyor. Ancak yeni 1.6 CDTi dizel motordan sonra Opel Astra HB de ona yetişmeye çalışıyor. Bu iki modelin dışında şimdilik iddialı başka bir otomobil yok gibi. Lüks sınıfın temsilcilerinden Audi A3, BMW 1 Serisi ve Mercedes-Benz A Sınıfı'nın başarıları gözden kaçmıyor.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Volkswagen Golf	1094	4349
2.....	Opel Astra HB	978	3196
3.....	Renault Megane	542	1045
4.....	Toyota Auris.....	399	1159
5.....	Hyundai i30.....	388	1008
6.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	314	1088
7.....	Citroen C4.....	285	959
8.....	Seat Leon	280	1098
9.....	BMW 1 Serisi	275	764
10....	Audi A3	256	647
C Segmenti-HB toplam satış.....		6011	19.158
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 14,0	% 14.5

Renault Fluence rekabeti bırakmıyor

Her ne kadar rakipleri atak yapsa da Renault Fluence satışlarını arttırarak liderlik koltuğunu bırakmıyor. 2706 adet satan Renault Fluence'ın ardından 2514 adet satışla Fiat Linea geldi. Onları 1630 adet satışla Volkswagen Jetta, 1510 adet satışla Toyota Corolla takip ve 1269 adet satışla Ford Focus Sedan takip etti.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Renault Fluence	2706	7536
2.....	Fiat Linea.....	2514	6173
3.....	Volkswagen Jetta	1630	4529
4.....	Toyota Corolla	1510	4065
5.....	Ford Focus Sedan	1269	3229
6.....	Hyundai Accent Blue	901	2440
7.....	Honda Civic	676	2735
8.....	Opel Astra Sedan.....	643	2018
9.....	Audi A3 Sedan	488	1202
10....	Skoda Octavia	394	1081
C Segmenti-Sedan toplam satış		13.064	35.851
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 30,4	% 27.2



Volkswagen Passat yine lider

D segmentinde Volkswagen Passat'ın karşısına en dişli rakip olarak Mercedes-Benz C Sınıfı çıkmıştı. Ancak yenilenen Mercedes-Benz C Sınıfı'nın fiyatının biraz yüksek oluşu satışların sınırlı kalmasını sağlıyor. Mercedes-Benz bayilerine C Sınıfı için giden müşterilerin bir kısmı fiyatından dolayı E Sınıfı'nı tercih edebiliyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Volkswagen Passat	1341	5.050
2.....	BMW 3 Serisi	648	1480
3.....	Volvo S60.....	374	983
4.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	237	491
5.....	Volkswagen CC.....	231	725
6.....	Audi A4	226	681
7.....	Skoda Superb	159	804
8.....	Opel Insignia	137	389
9.....	Renault Latitude	110	362
10....	Toyota Avensis.....	77	147
D Segmenti-Sedan toplam satış		3523	11.164
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 8,2	% 8.45



BMW 5 Serisi önde gidiyor

Bu yıl iyi bir rüzgar yakalayan BMW markası, 5 Serisi'ndeki 1.6 litre motor avantajıyla ipi göğüslemeye devam ediyor. Zaten son zamanlarda düşük motor hacmi ve beğenilen tasarımıyla iki markanın ciddi başarısından bahsedebiliriz: Bunlardan biri BMW, diğeri ise toplam satışlarda önde olan Volkswagen markası.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	BMW 5 Serisi	636.....	1769
2.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	404.....	1496
3.....	Audi A6	112.....	292
4.....	Volvo S80.....	26.....	107
5.....	Jaguar XF	0.....	6
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1189.....	3.707
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,76.....	% 2.80

Audi A8'ten sürpriz atak

Nisan ayında pek de alışık olmadığımız bir harekete şahit olduk. Audi A8 modeli ciddi bir atak yaparak 26 adetlik satış gerçekleştirdi ve liderlik koltuğuna oturdu. Onun ardından 18 adet satışla Mercedes-Benz S Sınıfı ve 10 adet satışla Mercedes-Benz CLS modeli geldi. Maalesef BMW markasının bu kategoride pek istekli olmadığını gözlemliyoruz.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Audi A8	26.....	43
2.....	Mercedes-Benz S Sınıfı	18.....	66
3.....	Mercedes-Benz CLS	10.....	56
4.....	Porsche Panamera.....	8.....	36
5.....	BMW 7 Serisi	3.....	9
F Segmenti toplam satış		84.....	270
F Segmenti pazar payı		% 0,20.....	% 0.20



Piyasa durgun, satışlar sakin

Normal şartlarda bu kategorideki ilk iki araç genelde 1000'li rakamlarda satış adedine ulaşırdı. Ancak piyasanın durgun olmasının yanı sıra yeni Nissan Qashqai'nin fiyatının bir önceki versiyona göre biraz yüksek olması da satışları sınırılıyor. 4x4 özelliğiyle ön plana çıkan yeni Dacia Duster'daki eksiklik ise otomatik şanzıman.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	Nissan Qashqai	687	3026
2.....	Dacia Duster	656	2484
3.....	Kia Sportage.....	452	1322
4.....	Volkswagen Tiguan	442	1383
5	Honda CR-V	412	987
6.....	Hyundai iX35	294	1298
7.....	Nissan Juke	286	1168
8.....	Renault Captur	176	809
9.....	Audi Q3.....	115	348
10....	Ford Kuga	80	246
Alt-SUV Segmenti toplam satış		4840	17.370
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 11,3	% 13.1



BMW X5'ten 2.0 litre başarısı

BMW Türkiye'de başarılı olmanın yolunu bulmuş gözüküyor. Diğer bazı markalar gibi "İmajımıza zarar gelir mi?" endişesi duymadan, Türk insanının beklentilerine göre çözüm üretildiği için başarı da kaçınılmaz oluyor. İşte bunun son örneği BMW X5 modelinde kullanılan 2.0 turbo dizel motor. Bu yeni motor sayesinde BMW X5 modeli 100.000 TL fiyat avantajı yakalamış görünüyor.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2014	Ocak Nisan 2014
1.....	BMW X5	66.....	148
2.....	Range Rover Sport	32.....	108
3.....	Range Rover.....	31.....	72
4.....	Porsche Cayenne	22.....	77
5.....	Volkswagen Touareg	16.....	38
Lüks SUV Segmenti toplam satış		178.....	521
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,41.....	% 0.39

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

uygulamaları, videolar vb.)

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

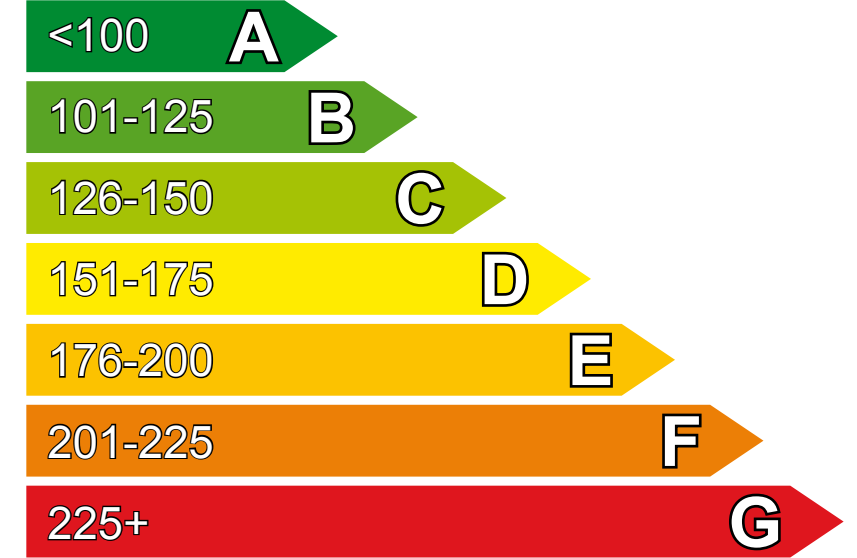
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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

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

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Ford Tourneo Courier 1.6 dizel

Ford'un Türkiye'de üretilen küçük sınıf ticari aracı Tourneo Courier, ait olduğu segmente hareket getirecek.



Ford'un merakla beklenen küçük sınıf (B segmenti) ticari araç ürün gamının üyeleri Tourneo Courier ve Transit Courier Türkiye'de satışa sunuldu. Biz de bu araçlardan Titanium Plus donanım seviyesindeki Ford Tourneo Courier 1.6 TDCi 95 HP'yi, Muğla'nın Bodrum ilçesinde düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullandık. Tourneo Courier 1.5 TDCi 75 HP Trend 41.755 TL'lik fiyata sahipken, bizim kullandığımız Titanium Plus donanım seviyesinin başlangıç fiyatı 49.505 TL.

Türkiye'de Ford Otosan mühendisleri tarafından geliştirilen Tourneo Courier-Transit Courier gamı; Van, Kombi Van ve Kombi olmak üzere üç karoser tipi; 1.5 TDCi 75 HP ve 1.6 TDCi 95 HP olmak üzere iki motor seçeneğine sahip. İlerleyen dönemde taksi versiyonu ve 1.0 Ecoboost benzinli motor da ürün yelpazesine eklenecek.





TASARIM VE İÇ MEKÂN

Tourneo Courier, Ford'un son dönemdeki tasarım dili çerçevesinde hazırlanmış ve büyük bir radyatör ızgarasına sahip. Şehiriçi çarpışmalarda düşük maliyetli tamir-onarım imkânı sağlaması hedeflenerek hazırlandığı ifade edilen Tourneo Courier'in burun yapısında ayrıca yaya güvenliği de gözetilmiş.

Gelelim boyutlara... Tourneo Courier, bu sınıfın sevilen modeli olan Fiat Fiorino'ya göre daha büyükmüş hissi veren bir araç. Bunun nedeni kuşkusuz ki Tourneo Courier'in 4157 mm'lik uzunluğunun Fiat Fiorino Combi'den 293 mm daha fazla olması. Tourneo Courier'in

Türkiye broşürlerinde ve kataloglarında yazan genişliği konusunda ise yanılığa düşmemek gerek. Çünkü Courier'in aynalar hariç genişliği 1764 mm. Dingil mesafesi konusunda ise Fiat Fiorino Combi 2513 mm ile Ford Tourneo Courier'in 2489 mm'lik değerinin 24 mm önünde.

İÇ MEKÂN

Tourneo Courier'in iç mekânında beklenileceği gibi sert plastik malzemeler kullanılmış. Sonuçta bu bir ticari araç ve yumuşak dokunuşlu malzemelerden çok, uzun yıllar dayanacak malzemeler öncelikli. Kokpitteki birleşim noktaları muntazam ve Fiesta'yı hatırlatan bu

kokpit, ticari bir araçtan çok binek otomobil havasında. Tavanda eşya rafı ve el freni konsolu bölgesinde ufak tefek eşyalara yönelik gözler unutulmamış. Orta konsolun en üst kısmında yer alan 3,5 inçlik ekran geri görüş kamerası olarak hizmet vermesinin yanı sıra, Ford SYNC sistemine ait özellikleri de gösteriyor. Bu ekran Titanium ve Titanium Plus donanımlarına has bir özellik ve daha alt donanımlar olan Trend ve Deluxe'de burada Akıllı Cihaz İstasyonu adında bir aparat bulunuyor. Bu sayede akıllı telefonu buraya sabitleyip telefon görüşmesi yapabilmek veya telefonun navigasyonunu kullanabilmek mümkün olabiliyor. Navigasyon + geri görüş kamerası üst donanım seviyelerinde 2500 TL ek ödeme ile alınabiliyor.

Sürgülü arka kapılardan arka koltuklara geçiş rahat ve diz ve baş mesafesi ile ilgili bir sıkıntı yok. Ancak arka tarafta 3 kişi seyahat edecekse, ortada oturacak kişinin çıkıntılı minder yapısı nedeniyle rahatsızlık duyacağını şimdiden söyleyelim. Ön koltukların arkasında 3 kg taşıma kapasitesi sunan katlanabilir masa olması ise özellikle uzun yolculuklarda çocuklu ailelerin hoşuna gidecek bir özellik. Pandizota kadar olan 395 lt'lik bagaj hacmi de, Fiorino'nun 356 lt'lik değerinden biraz daha iyi.



SÜRÜŞÜ NASIL?

Test aracımızda yer alan stop-start teknolojili, 1.6 TDCi turbo dizel motor 3800 d/d'de 95 HP güç, 1750-2500 d/d aralığında 215 Nm tork üretiyor. Geçişleri rahat 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilen bu motor 1205 kg'lık ağırlığa sahip Tourneo Courier'i, özellikle birinci viteste, düşük motor devirlerinde taşıırken biraz nazlanıyor. Bunda muhtemelen yakıt ekonomisi gözetilerek hazırlanmış uzun dişli oranının da etkisi var. Maksimum torkun geldiği 1750 d/d'den itibaren ise çekiş biraz daha iyileşiyor. Sonuçta bu bir ticari araç olduğundan yüksek performans beklentisine girmemek lazım. Performans verileri her nedense Türkiye kataloglarında yer almayan Ford Tourneo Courier 1.6 TDCi 95 HP, resmi yurtdışı verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 14.0 saniyede tamamlarken, maksimum 170 km/s'ye çıkabiliyor. Fabrika verilerine göre ortalama tüketimse 3.8 lt/100 km.

Tourneo Courier'de önde MacPherson, arkada torsiyon çubuklu, yarı bağımsız süspansiyon sistemine kullanılmış. Süspansiyon konforu iyi olan otomobil, bozuk yollarda bile sorunsuzca



ilerliyor. Bununla birlikte yol tutuş da hiç fena sayılmaz. Anti devrilme optimizasyonu yapılan Courier ailesinin tümünde ESP'nin standart olması insanı sevindiriyor. Yumuşak ve rahat kullanımı ile beğeni toplayan Tourneo Courier'in bana göre eleştirilebilecek en önemli eksisi iç mekânda ufak tefek tıkırtıların olması.

SONUÇ

Ford Tourneo Courier 1.6 TDCi 95 HP, geniş ekipman listesi ve konforlu kullanım sunuyor. Sahip olduğu fiyat-donanım ilişkisi (klima, ESP, bluetooth, USB girişi her donanımda standart) ile hafif ticari araç pazarına hareket getireceğini öngörmek yanlış olmaz.



Ford Tourneo Courier 1.6 TDCi 95 HP Stop/start

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 3800d/d
Maksimum tork:	215 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	14.0 sn
Bagaj hacmi:	395 lt -1656 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4157 / 1764 / 1723 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	4.4 / 3.5 / 3.8 lt/100 km
Fiyat:	49.505 TL

- + Konforlu süspansiyon, vites geçişleri, geniş iç mekân
- İç mekânda tıkırtı, arka orta koltuk

100 g/km A

Volkswagen Polo 1.2 TSI DSG

Makyajlanarak yeni bir yüze ve yeni motorlara kavuşan Volkswagen Polo'yu İzmir ve çevresinde gerçekleştirilen Türkiye lansmanında kullandık.



Volkswagen'i küçük sınıfta temsil eden Polo, 2009'da 5'inci jenerasyonuna kavuşmuştu. A05 kodlu bu model makyajlandı.

Biz de makyajlı Polo'yu kullanmak üzere İzmir'e gittik.

YENİ ÖN YÜZ

Makyaj operasyonlarının vazgeçilmez özelliği, ön tasarımın yenilenmesidir. Makyajlı Polo'da da böyle oldu: Otomobilde krom öğelerle süslenmiş üç çatalı yeni ön tampon, yine krom çıtaya sahip yeni ön ızgara, tamponda yeni sis ve gündüz farları yer alıyor. Öte yandan Polo, sınıfında ilk kez led far sunan (opsiyonel donanım) model olarak öne çıkıyor. Otomobilin platformunda, boyutlarında ve profil tasarımında herhangi bir değişiklik bulunmazken, arkada yeni tampon, açılı etek tasarımı ve yeni stop lambaları dikkat çekiyor. 3972 mm'lik uzunluk şehir içinde pratiklik sağlarken 2470 mm'lik dingil mesafesi sınıf standartlarını karşılıyor. Bagaj hacmi ise 280 litre.





YENİ KOKPİT

Makyaj operasyonlarında bazen iç mekana hiç dokunulmaz. Ama Polo'da böyle olmamış. Otomobilde Golf 7'den tanıdığımız yeni direksiyon simidine yer verilmiş. Elektro-mekanik servo direksiyon sistemi de bu sınıfta bir ilk olarak öne çıkıyor. Bu sistem hidrolik yağı değişimi gerektirmediği için hem daha ekonomik hem de daha çevreci. Orta konsolun da yenilendiği otomobilde koltuk tasarımları ve kumaşları da yeni. Klima sistemi de geliştirilmiş. Öte yandan, araçta MIB adlı multimedya sisteminin ikinci jenerasyonu yer alıyor. Standartta 5 inç'lik renkli ve dokunmatik ekrana sahip olan sistem, opsiyonel olarak 6.5 inç'lik ekranla da sipariş edilebiliyor. İnternet bağlantılı olan ve akıllı telefonunuzu orta konsoldaki ekrandan kumanda etmenizi sağlayacak MirrorLink sistemi ise Haziran ayında gelecek. Malzeme kalitesi, işçilik ve kabin içi ses düzeyi bakımından sınıfının standartlarının üzerinde olan Polo eşya gözü ve bardaklık konusunda da sorunsuz.



İZMİR-URLA SÜRÜŞÜ

Basın lansmanında 1.2 TSI 90 HP DSG Comfortline modelini İzmir-Urla arasında kullandım. Büyük bir kısmı otoyolda geçen sürüşte yeni motor ve DSG şanzıman uyumlu bir çalışma sergiledi. Vites değişimleri hissedilmiyor. Yeni direksiyonun tepkileri hızlı ve net. Ses izolasyonu başarılı, kabine giren ses seviyesi makul. Görüş açıları çok geniş olmasa da yeterli. Kumanda birimlerine erişim kolay, göstergeler rahat okunuyor, kolay takip ediliyor.

Test günü otoyolda kuvvetli yanal rüzgar vardı ve 1139 kg boş ağırlığa sahip Polo yüksek hızda bu durumdan olumsuz etkilendi. Ancak birçoğu standart olarak sunulan elektronik sürüş destek sistemleri güvenlikten taviz vermiyor. Follow-to-Stop sistemi biraz gürültülü çalışıyor. İstendiğinde orta konsoldaki butonla kapatılabiliyor. Motor hızlanma konusunda ne çok istekli ne de hantal, öncelik düşük tüketim olarak belirlenmiş. Araca 184 km/s maksimum hız ve 10.8 saniyelik 0-100 km/s

hızlanma süresi sağlıyor. Ortalama tüketim 4.7 lt/100 km olarak veriliyor. Biz araçları almadan önce motorlar uzun süre çalıştırılmış ve klima yüksek hızda görev yapmış olduğundan, bizim test tüketimimiz 7.5 lt/100 km civarında gerçekleşti ama elbette bu çok yanıltıcı bir değer. Asıl yorumumuzu aracı İstanbul'da 2-3 gün kullandığımızda yapacağız. Ortalama karbondioksit salımı ise 109 g/km.



FİYATI 50.900 TL

Makyajlı Polo fiyatları 39.500 TL'den (1.0 75 HP Trendline Manuel) başlıyor ve 61.000 TL'ye (1.4 TSI BlueGT 150 HP DSG) kadar gidiyor. Bizim izmir'de kullandığımız model olan 1.2 TSI 90 HP DSG Comfortline'ın fiyatı ise 50.900 TL. Bu da Polo'nun fiyatının, rakipleri karşısında yine bir tık yukarıda olduğunu ortaya koyuyor. Ancak aracın donanımının yüksek olduğunu da dikkate almak gerekiyor. Bir de elbette marka imajının.

ÖNCELİK GÜVENLİKTE

Makyajlı Polo'da güvenliğe özel önem verilmiş. Öyle ki, elektronik sürüş destekleri ve diğer teknolojiler bakımından bir üst sınıfa göz kırptıyor. Tüm donanımlarda standart olarak sunulan ESP'nin yanı sıra, ilk kez Golf 7'de sunulan "İkincil Çarpışma Freni" (Multi-Collision Brake) de bulunuyor. Yokuş Destek Sistemi, Elektronik Motor Çekiş Kontrolü (MSR), Elektronik Diferansiyel Kilidi (EDL), Elektronik Çekiş Kontrol Sistemi (ASR),

Hidrolik Fren Asistanı (HBA) ve Lastik Basınç Uyarısı gibi yardımcı sistemlerin standart olarak bulunduğu otomobil, sınıfında ilk kez Adaptif Hız Sabitleyici (ACC)'yi de isteğe bağlı olarak sunuyor. Polo'da Stop&Start'ın adı Follow-to-Stop olmuş ve DSG şanzımanla birlikte sunuluyor. Ön Bölge Asistanı (Front Assist), Şehir içi Acil Durum Freni (City Emergency Brake) ve Yorgunluk Tespit Sistemi (Fatigue Detection) de Polo'da opsiyonel olarak alınabilecek güvenlik donanımı arasında yer alıyor.

YENİ MOTORLAR

Makyajlı Polo, hepsi yeni olmak üzere beş farklı motor sunuyor. Bunlar: 1.0 75 HP benzinli, 1.2 TSI 90 HP benzinli, 1.4 TDI 75 HP dizel, 1.4 TDI 90 HP dizel ve 1.4 TSI 150 HP benzinli. 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı motor, eski 1.2 75 HP motorun yerini aldı. Motorun maksimum torku 95 Nm. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen yeni Polo 1.0 75 HP'nin maksimum hızı 173 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi 14.3 saniye, ortalama yakıt tüketimi 5.1 lt/100 km, karbondioksit salımı

ise 116 g/km. 1.2 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı motor ise 1.2 85 HP'lik motoru yerini aldı. Maksimum tork 132 Nm'den 160 Nm'ye çıktı. Ortalama tüketim ise 5.7 lt/100 km'den 4.7 lt/100 km'ye düştü. Bu motor 5 ileri manuel ve 7 ileri DSG şanzımanla satın alınabiliyor. 1.6 litrelik TDI motorlar ise yerini 1.4 litrelik motorlara bıraktı. 90 HP güç ve 230 Nm tork üreten 1.4 TDI motor, 3 silindirli ve 12 supaplı. 5 ileri manuel ve 7 ileri DSG şanzımanla satın alınabilen motorun maksimum hızı 184 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.9 saniye (iki şanzımanda da aynı değerler var). Ortalama

yakıt tüketimi ise manuel şanzımanda 3.4 lt/100 km, DSG'de ise 3.5 lt/100 km. Yine 1.4 litrelik ama 75 HP'lik TDI motor ise sadece 5 ileri manuel şanzımanla satılıyor. Makyajlı Polo ailesinin en güçlü versiyonu ise, şimdilik GTI'nin yerini aldığı ifade edilen Polo 1.4 TSI ACT 150 HP BlueGT. 150 HP gücündeki bu model 7 ileri DSG şanzımana sahip. Motorların öncekilere göre yüzde 20 daha az yakıt tükettiği ve hepsinin Euro 6 normlarını karşıladığı belirtildi.



Volkswagen Polo 1.2 TSI 90 HP DSG Comfortline

Fabrika verileri

Motor:	1197 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	7 ileri DSG (Çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç:	90 HP @ 4800 d/d
Maksimum tork:	160 Nm @ 1400-4000 d/d
Maksimum hız:	184 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3972 / 1682 / 1453 mm
Bagaj hacmi:	280 lt
Tüketim (ş.ıçi/ş.dışı/ort.):	5.8 / 4.1 / 4.7 lt/100 km
Fiyat:	39.450 TL / 50.900 TL

- + Yeni motorlar, güvenlik donanımı, kalite, direksiyon
- Fiyat rakiplerinden yukarıda, gürültülü Follow-to-Stop

109 g/km **B**

BMW X4 xDrive35i

X model ailesinin en yeni üyesi olan X4'ün uluslararası basın test sürüşü İspanya'nın Bilbao şehrinde gerçekleştirildi ve biz de oradaydık.





Alman üretici BMW'nin crossover ve SUV'lardan oluşan X model ailesinin bireyleri olan X1, X3, X5 ve X6'ya yeni bir kardeş geldi: X4. X3 modelinin daha sportif bir sürüşe ve coupe görünümlü tasarıma sahip versiyonu olarak da tanımlayabileceğimiz (X5 ile X6'nın arasındaki bağ gibi) X4'ü Bilbao'da kullandık.

KÜÇÜK X6

2008 yılında satışa sunulan ve BMW ürün gamında ilk coupe tasarımlı SUV olan X6, önemli bir başarı elde ederek 250.000 adedin üzerinde bir satış performansı yakaladı. “Küçük X6” olarak bahsedebileceğimiz X4 de bu başarıyı, bir alt sınıfta devam ettirmek istiyor. X3 modelinden türetilen X4; 4671 mm uzunluğa, 1881 mm genişliğe ve 1624 mm yüksekliğe sahip. Geniş ön ızgara, X3’ten 20 mm daha alçak gövde, yepyeni ön far tasarımı, L biçimli arka stoplar ve dinamik çizgilere sahip bagaj kapağı, X4’ün sportif tasarımının temel öğelerini oluşturuyor.



KOKPİT X3'TEN

X4'ün iç mekanına geçtiğimizde, kokpit tasarımının X3 ile aynı olduğunu görüyoruz. Ön ve orta konsollar, gösterge grupları, eşya gözü ve bardaklıklar, iDrive ile kumanda edilen ekran, X3 modelinden aktarılmış. Dörtlü flaşörün hemen altında yer alan ve elektronik güvenlik sistemlerine kumanda eden buton ise henüz X3'te yer almıyor. ABD'de üretilen aracın malzeme ve işçilik seviyesi, premium markalardan beklendiği gibi yüksek. X4'ün iç mekandaki farkı ise arka koltukta göze çarpıyor. Otomobilin sportif dış tasarımı nedeniyle geriye gidildikçe alçalan tavan, arka koltuktaki baş mesafesini azaltmış. Dingil mesafesi 2810 mm olan araçta diz mesafesi konusunda ise bir sorun bulunmuyor. Otomobilin bagajı 500 litre. Arka koltuklar, standart donanımdan itibaren 40:20:40 şeklinde öne yatırılabilir ve hepsi yatırıldığında bagaj hacmi 1400 litreye çıkıyor. Opsiyonel olarak satın alınabilen "smart opener" sisteminde ise, ayağınızı arka tamponun alt kısmına iki kere gösterip çektiğinizde bagaj kapağı elektrikli olarak açılıyor, aynı hareketi yaptığınızda da kapanıyor.



XDRIVE35İ'Yİ KULLANDIK

X4'ün uluslararası lansmanında kırmızı renkli ve M Sport donanımlı xDrive35i modelini test ettik. Bu modelde 3.0 litrelik, sıralı 6 silindirli, 24 supaplı, turbo benzinli motor bulunuyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen ve 1815 kg boş ağırlığa sahip otomobilin maksimum hızı 247 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise sadece 5.5 saniye. Karbondioksit salımı 193 g/km ile hayli yüksek olan motorun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 8.3 lt/100 km.

SÜRÜŞÜ NASIL?

BMW X4 xDrive35i'yi Bilbao ve çevresinde asfalt zeminli şehir içinde ve otoyolda kullandık. Bu karma parkur sayesinde hem düşük hızlı şehir içi konforunu hem de yüksek hızlı otoyol performansını test edebildik. Otomobilin sürüş pozisyonu X3'e göre 20 mm daha alçakta konumlandırılmış. Süspansiyon sistemi de X3'ten daha sert. Tüm bunlar daha sportif bir sürüşü beraberinde getiriyor. Ancak X4, gözlemlerimize göre şehir içi trafiğinde de konfordan ödün vermiyor. "EcoPro", "Comfort", "Sport" ve "Sport+" modlarından sizin o anki sürüşünüze en uygun olanını seçtiğinizde en iyi sonucu alıyorsunuz. Motor

çok istekli. Gaz pedalına verdiği tepkiler çok hızlı. Buna 8 ileri otomatik şanzımanda başarılı çalışma karakteriyle destek veriyor. İsterseniz vitesleri vites kolundan ya da direksiyon simidindeki kolcuklarla manuel olarak da değiştirebiliyorsunuz. Hızlanma ve ara hızlanmalar çok başarılı. Yol tutuş için de aynı şeyi söyleyebiliriz. Elbette bunda xDrive dört tekerlekten çekiş sisteminin de katkısı var. Fren performansı da, aracı kısa sürede ve mesafede güvenli bir şekilde durdurabilecek kadar iyi. Yüksek arka tasarım ve arka camda silecek bulunmaması yağmurlu havada arka görüşü kısıtlasa da, gelişmiş kamera ve sensör sistemlerinin görüntülü ve sesli uyarıları sayesinde görüş açıları sorun olmuyor.



TEMMUZ'DA TÜRKİYE'DE

Bilbao'da kullandığımız 3.0 litrelik motora sahip xDrive35i, yüksek vergi dilimine girmesiyle artan fiyatı nedeniyle Türkiye'ye ithal edilmeyecek (Yine de sipariş üzerine satın alınabilir). Türkiye için şu an fiyatı 84.868 Euro olarak açıklanan ve ilk teslimatları Temmuz 2014'te başlayacak olan model ise xDrive20d. Bu modelde 2.0 litrelik yepyeni bir turbo dizel motor bulunuyor. 190 HP güç ve 400 Nm tork üreten, ortalama yakıt tüketimi ise 5.2 lt/100 km olan bu motor, X4 xDrive20d'de 138 g/km'lik karbondioksit salımına imza atıyor. Bu motorun x4'ün yanı sıra X3'te de satışa sunulacağı bilgisini aldık. Daha sonra da ilk etapta 5 Serisi olmak üzere, diğer BMW modellerine de entegre edilecek.

RAKİBİ VAR MI?

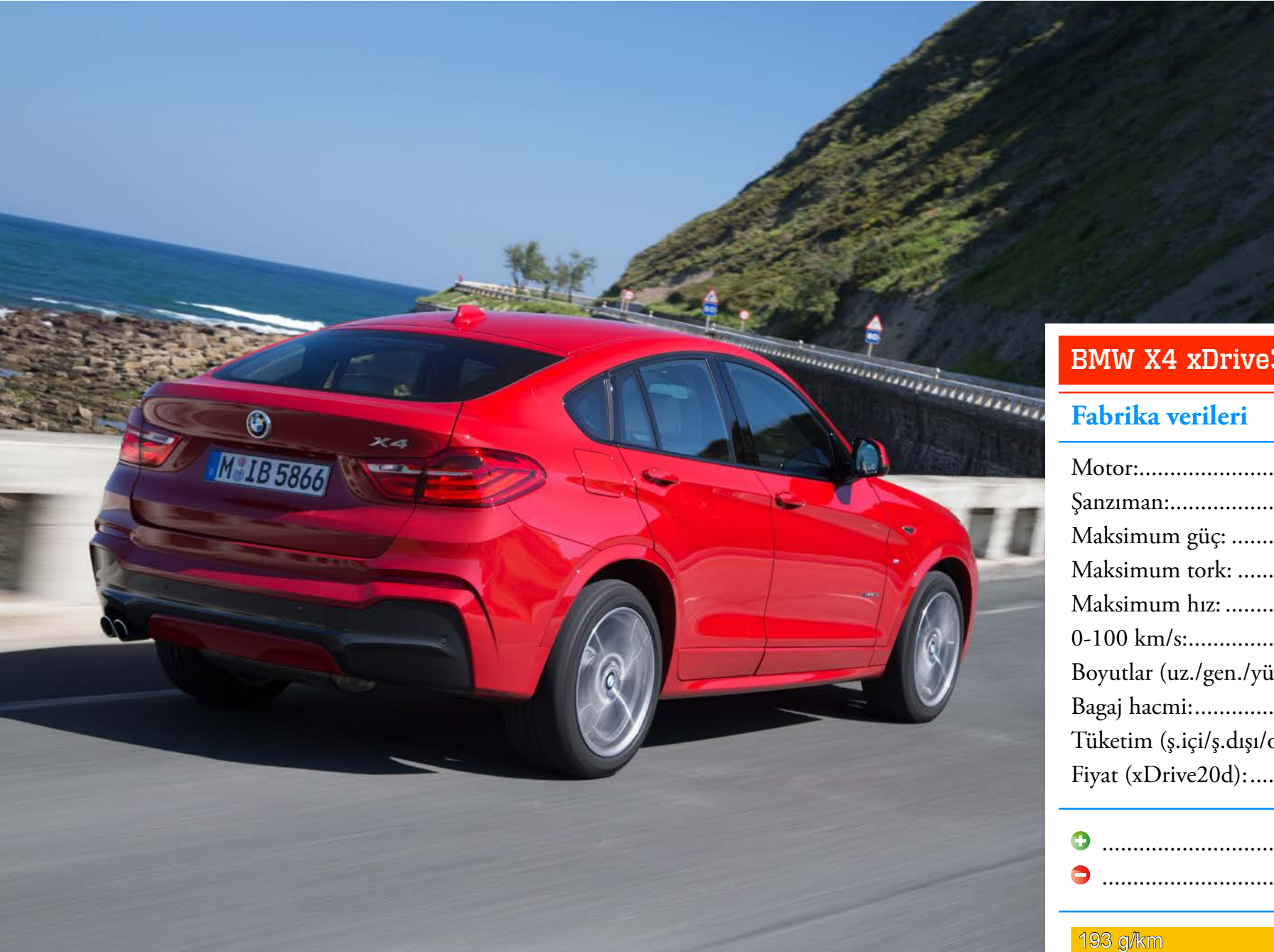
BMW yetkilileri X4 modelinin şu an pazarda rakibi bulunmadığını dile getirdiler. Ancak bize göre Porsche Macan, X4'ün dişli bir rakibi olarak kısa bir süre önce yollara çıktı. X4'ün en fazla satılacağı pazarlar olarak ise Çin, ABD, Almanya ve İtalya öngörülüyor. Sportif tasarımı ve sürüş özellikleriyle öne çıkan BMW X4'ü, daha dinamik bir X3 isteyenler tercih edecektir.

“X4'ün bagaj hacmi 5 kişilik kullanımda 500 litre. Bu hacim arka koltuklar öne katlandığında 1400 litreye kadar çıkıyor.”



DİĞER FOTOĞRAFLARI GÖREBİLMENİZ
İÇ FARENİZİ YANDAKİ
FOTOĞRAFLARIN ÜSTÜNDE GEZDİRİN.





BMW X4 xDrive35i

Fabrika verileri

Motor:	2979 cc, 6 silindirli, 24V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	306 HP @ 5800-6400 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1200-5000 d/d
Maksimum hız:	247 km/s
0-100 km/s:	5.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4671 / 1881 / 1624 mm
Bagaj hacmi:	500-1400 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	10.7 / 6.9 / 8.3 lt/100 km
Fiyat (xDrive20d):	84.868 Euro

+	Performans, şanzıman, sürüş özellikleri
-	Tüketim, emisyon

193 g/km

E



BMW 428i Gran Coupe

6 Serisi'nin ardından, 4 Serisi de Gran Coupe gövde tipine kavuştu. Bu yepyeni modeli İspanya'nın Bilbao şehri ve çevresinde kullandık.



Alman üretici BMW'nin ürün gamında "4 kapılı coupe"nin karşılığı olan Gran Coupe modellerine bir yenisi eklendi. İlk kez 6 Serisi'nde yer verilen Gran Coupe gövde tipi, BMW kullanıcıları tarafından beğenildi ve 6 Serisi Gran Coupe, 2013 yılındaki 6 Serisi toplam satışından yüzde 60 oranında pay aldı. BMW'nin yollara çıkardığı ikinci Gran Coupe modeli ise 4 Serisi Gran Coupe. Bu yepyeni modeli Bilbao ve çevresinde test ettik.

KAPI VE BAGAJ AVANTAJI

4 Serisi Gran Coupe; 4638 mm uzunluğa, 1825 mm genişliğe, 1389 mm yüksekliğe ve 2810 mm dingil mesafesine sahip. Uzunluğu, genişliği ve dingil mesafesi 4 Serisi Coupe ile aynı olan otomobil, kardeşinden 12 mm daha yüksek.

Gran Coupe'nin en önemli iki gövde özelliği ise; fazladan sahip olduğu iki kapı ve daha büyük-işlevsel bagaj. Yanlarda ikişer kapı bulunması, hem ön hem de arka koltuklara iniş-binişi kolaylaştırıyor. Ayrıca ön kapının daha kısa olması, dar park alanlarındaki iniş-binişlerde ekstra avantaj sağlıyor. Bagaj konusunda coupe karoserli modele göre önemli avantajlar var: Öncelikle bagaj hacmi coupe'den 35 litre daha büyük (480 litre). Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1300 litreye çıkıyor. Öte yandan, geniş ağızlı ve yüksek açılan bagaj kapağı, yükleme-boşaltmada kolaylık sağlıyor. Bagaj kapağını ayağınızı arka tamponun altına iki kere gösterip çekmenizle elektrikli olarak açıp kapatabilmenize olanak sağlayan "smart opener" sistemi ise opsiyonel olarak satın alınabiliyor.

ORTAK İÇ MEKAN

4 Serisi Gran Coupe'nin kokpiti, kardeşi 4 Serisi Coupe ile aynı. BMW'nin sürüş keyfini arttıran sürücü odaklı gösterge birimleri ve kumanda birimleri bu modelde de korunmuş. Malzeme ve işçilik kalitesi premium otomobil standartlarını karşılıyor. Önde vücudu iyi saran spor koltuklara yer verilmiş. Arkadaki diz mesafesi, ön koltukların sırtlarında yer alan oyukların da katkısıyla sorunsuz. Ancak baş mesafesi, sportif



tasarım nedeniyle geriye gidildikçe alçalan tavan nedeniyle biraz kısıtlı. Arka koltuktan bagaja ulaşabilmek işlevselliği arttırırken, otomobildeki eşya gözü ve bardaklık sayısı da yeterli.

2.0 LİTRELİK MOTOR

BMW 4 Serisi Gran Coupe lansmanında 428i Gran Coupe'yi kullandık. 2.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli bu motor, 245 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor.

8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen ve 1530 kg boş ağırlığa sahip olan otomobilin maksimum hızı 250 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 6.0 saniye. xDrive dört tekerlekten çekişli versiyonu da bulunan otomobil, Lansmanda sadece arkadan itişli olarak yer aldı. 428i Gran Coupe'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.3 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 147 g/km.



SÜRÜŞÜ NASIL?

Otomobili şehir içi ve otoyol kullanımlarından oluşan karma bir parkurda test ettik. Böylece şehir içi konfor seviyesini ve otoyol performansını görme şansımız oldu. Motor atak ve istekli bir karaktere sahip. Hızlanma ve ara hızlanmalar son derece başarılı. Yol tutuş, kardeşi 428i Coupe kadar başarılı. Ayrıca sürüş amacınıza göre “EcoPro”, “Comfort”, “Sport” ve “Sport+” modlarından birini seçebiliyorsunuz. 8 ileri otomatik şanzıman motorla uyumlu ve hızlı çalışıyor. İsterseniz vitesleri vites kolundan ya da direksiyon simidindeki kolcuklardan da değiştirmeniz mümkün. M Sport donanımındaki etli direksiyon, küçük elli kullanıcılar tarafından sevilmebilir, ancak direksiyonun tepki hızı ve netliği övgüye değer. Fren hissi ve durma mesafesi başarılı. Start/Stop sistemi biraz gürültülü çalışıyor ve sürücüde kapatma isteği uyandırıyor. Şehir içindeki konfor seviyesi iyi. Özellikle “Comfort” modunda rahat bir sürüş gerçekleştirebilirsiniz.



RAKİBİ VAR MI?

BMW yetkilileri, İspanya'daki X4 ve 4 Serisi Gran Coupe ortak lansmanında, tıpkı X4 için söyledikleri gibi, 4 Serisi Gran Coupe için de "Rakibi yok" ifadesini kullandılar. Halbuki; yine 4 kapılı bir coupe olan Audi A5 Sportback, tam da 4 Serisi Gran Coupe'ye denk geliyor. Öte yandan, onda da 2.0 litrelik turbo benzinli motor ve otomatik şanzıman bulunuyor ve Türkiye fiyatı 73.944 Euro.

FİYATLARI AÇIKLANDI

BMW'nin Türkiye distribütörü Borusan Otomotiv, 4 Serisi Gran Coupe fiyatlarını açıkladı ve sipariş almaya başladı. İlk teslimatlar ise Temmuz 2014'te gerçekleşecek. Otomobil ülkemize 420d Gran Coupe (69.174 Euro), 420d xDrive Gran Coupe (73.434 Euro), 428i Gran Coupe (73.098 Euro) ve 428i xDrive Gran Coupe (75.900 Euro) modelleriyle ithal ediliyor.

BMW 4 Serisi Gran Coupe, 4 Serisi Coupe'den daha işlevsel ama yine coupe görümlü bir otomobil isteyenler için biçilmiş kaftan. Çekimlerimiz sırasında İspanya'da yanımıza yaklaşıp araç hakkında bilgi alan Fransız turist, ülkesinde 4 Serisi Coupe sipariş ettiğini ve kısa



DİĞER FOTOĞRAFLARI
GÖREBİLMENİZ İÇİN
FARENİZİ ÜSTTEKİ
FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNDE GEZDİRİN.





bir süre sonra aracını teslim alacağını söylerken, “Böyle bir model çıkacağını bilseydim bunu sipariş ederdim” diyerek aslında bu yazıda ne anlatmak istediğimi de özetlemiş oldu.

BMW 428i Gran Coupe

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 5000-6500 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1250-4800 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	6.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4638 / 1825 / 1389 mm
Bagaj hacmi:	480-1300 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	8.2 / 5.2 / 6.3 lt/100 km
Fiyat:	73.098 Euro

+	Performans, şanzıman, bagaj hacmi, işlevsellik
-	Arkada baş mesafesi, emisyon

147 g/km

C

Nissan Juke 1.2 DIG-T

Nissan'ın tarz sahibi crossover modeli Juke'un makyajla birlikte kavuştuğu 1.2 DIG-T motor seçeneğini Portekiz'de kullandık.







Nissan'ın adeta bir konsept otomobil tasarımıyla yollara çıkardığı ve büyük ilgi görerek başarılı satış rakamlarına ulaşan B segmenti (küçük sınıf) crossover modeli Juke makyajlanarak yeni bir yüze ve daha da önemlisi yeni bir motora kavuştu. Makyajlı Juke'u Portekiz'in başkenti Lizbon'da düzenlenen uluslararası basın lansmanında test ettik.

GÖRSEL TAZELENME

Juke, makyajla birlikte ön tasarımıda yeni

tampon, ızgara ve gündüz farlarına kavuşurken, dairesel tasarımlı farlar xenon teknoloji sunmaya başladı. Öte yandan, artık far çerçeveleri gövde renginden bağımsız olarak kişiselleştirilebiliyor. Dış dikiz aynalarının da yenilendiği otomobilin arka kısmında ise tampon ve stop lambaları yenilenmiş. Burada da kişiselleştirme imkanı sunuluyor. Önemli bir değişim olarak, bagaj hacminin yüzde 40 artışla 354 litreye yükseldiğini belirtelim. Bunun için bagaj zeminini aşağıya indirmek yeterli olmuş.



İÇ MEKAN FERAHLADI

Nissan Juke'un eleştirilen özelliklerinden biri dar ve kasvetli iç mekanıdır. Makyajlı Juke'ta buna bir çözüm sunulmuş: İsteyenler opsiyonel olarak satılan açılabilir panoramik cam tavanı alarak iç mekanı ferahlatabilirler. Kokpitte tasarım anlamında bir yenilik bulunmasa da, havalandırma çerçeveleri ve vites topuzunun çevresi gibi bölgeler için farklı renkler seçmek mümkün. Seçilen bu renk, koltuk dikişlerinde de yer alıyor.

YENİ MOTOR

Makyajın en önemli yeniliği ise kaputun altında. Daha önce 1.6 lt benzinli (manuel ve CVT şanzımanlar) ve 1.5 dCi dizel (manuel şanzıman) motorlarla satılan Juke, artık 1.2 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motora sahip. 1.2 DIG-T adlı bu modern motor, 115 HP güç ve 190 Nm tork üretiyor. Otomobile 178 km/s'lik maksimum hız ve 10.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan motorun ortalama yakıt tüketimi 5.6 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 129 g/km. Önden çekişli otomobilde 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor. Bu yeni motorda henüz otomatik şanzıman opsiyonunun sunulmaması ise bir dezavantaj.

SÜRÜŞÜ NASIL?

Yeni motora sahip Juke'u; Lizbon'da, yağmurlu bir havada, şehir içi ve şehir dışı asfalt yollarda kullandık. 1.2 litrelik turbo motor, 1236 kg boş ağırlığa sahip otomobile yeterli çekişi sağlıyor. Bunda da maksimum torkun 2000 d/d gibi düşük sayılabilecek bir devirde alınması önemli rol oynuyor. Öncelikli olarak düşük yakıt tüketimi ve emisyon amaçlanarak

geliştirilen motorun 6 ileri manuel şanzımanla uyumu iyi. Vites kolu iyi yerde ve vitesler rahat değiştiriliyor. Sert ayarlı süspansiyon sisteminin de bir sonucu olarak, önden çekişli otomobilin yol tutuşu da başarılı. Konfor konusunda da Portekiz asfaltında bir sorun yaşamadık. Direksiyon tepkileri hızlı ve net. Fren hissi ve mesafesi tatminkar. Görüş açıları, küçük camlar ve basık tavan nedeniyle kısıtlı, ama burada



sürücünün imdadına elektronik sürüş destek sistemleri ve sensörler yetiştiriyor. 5.8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranlı Nissan Connect'in kullanımı kolay.

TEMMUZ'DA TÜRKİYE'DE

Makyajlı Juke, Temmuz ayında Türkiye'de satışa sunulacak. Henüz fiyatı açıklanmayan otomobil, zaten alıcı kitlesi oluşmuş bir model olması dolayısıyla yoluna emin adımlarla devam edecektir. Yeni motor ve yeni kişiselleştirme olanaklarının Juke müşterilerinin hoşuna gideceğini düşünüyorum.





Nissan Juke 1.2 DIG-T 4x2 Manuel

Fabrika verileri

Motor:	1197 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 4500 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	178 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4135 / 1765 / 1565 mm
Bagaj hacmi:	354-1189 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	6.9 / 4.9 / 5.6 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	Temmuz 2014

- + Kişiselleştirme olanakları, yeni ve modern motor
- Dar iç mekan, 1.2 lt motorda otomatik şanzıman yok

Nissan X-Trail 1.6 dCi 4x2

Yeni jenerasyon Nissan X-Trail'i, uluslararası basın lansmanının gerçekleştirildiği Portekiz'in başkenti Lizbon'da kullandık.



eni jenerasyonuna kavuşan ve artık 7 kişilik iç mekan seçeneği de sunan yeni Nissan X-Trail'in 1.6 litrelik turbo dizel motorlu ve önden çekişli versiyonunu Portekiz'in başkenti Lizbon'da düzenlenen organizasyonda test ettik.

YEPYENİ BİR TASARIM

Nissan X-Trail, eski köşeli ve biraz da hantal tasarımını bir kenara bırakıp yeni jenerasyonunda daha modern ve sportif bir görünüme kavuştu. Kardeşi Qashqai'yi anımsatan bir ön yüze sahip olan otomobil, yandan ve arkadan bakıldığında da son derece dinamik gözüküyor.

Önde ve arkada yer verilen led teknolojili aydınlatma grupları, görme ve görülme işlevlerini iyileştirdiği gibi, otomobilin modern görünümüne de katkı sağlıyor. X-Trail, eski jenerasyon modele göre 17 mm daha uzun (4643 mm), 30 mm daha geniş (1820 mm) ve 5 mm daha alçak (1695 mm). Otomobilin dingil mesafesi ise 76 mm artarak 2706 mm'ye ulaşmış. Eskisinden 90 kg daha hafif olan (1500 kg) yeni X-Trail'in bagaj hacmi 7 kişilik kullanımda 135 litre, 5 kişilik kullanımda ise 550 litre hacim sunuyor.

İLK KEZ 7 KİŞİLİK

Daha önce sadece 5 kişilik gövdeye sahip olan X-Trail, yeni jenerasyonda 7 kişilik iç mekan seçeneği de sunmaya başladı. İlk iki sırada yetişkinler için başarılı baş, diz ve omuz mesafeleri sunan X-Trail, üçüncü koltuk sırasında daha çok çocuklara hitap ediyor. Otomobilin komple yenilenen kokpiti, kaliteli malzeme ve işçilikle üretilmiş. Japonya'dan ithal edilen X-Trail'in ön konsolunda yeni jenerasyon Nissan Connect multimedya sisteminin 5 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranı bulunuyor.





Kolay kullanımlı bir arayüze sahip olan sistem; ses sistemi, navigasyon, araç ayarları, telefon gibi birçok özelliğin yanı sıra kuş bakışı görüntüleme sistemi olan Çevre Kamerası'nın (Around View Monitor) görüntülerine de ev sahipliği yapıyor. Gösterge birimleri rahat okunuyor ve kolay takip ediliyor. Yeni X-Trail, eşya gözü ve bardaklık konusunda ise son derece cömert. Kumanda birimlerinin çoğu ergonomik

olarak yerleştirilmiş. Direksiyon simidinin sol arkasında kalan birimleri görmek içinse biraz sola doğru eğilmek gerekiyor.

PERFORMANSLI MOTOR

Yeni X-Trail'in lansmanında 1.6 dCi motora ve manuel şanzımana sahip önden çekişli modeli kullandık. 4 silindirli ve 16 supaplı turbo dizel motor, 4000 d/d'de 130 HP güç ve 1750



d/d'de 320 Nm tork ürettiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen bu modern ve güçlü motor, otomobile 188 km/s'lik maksimum hız ve 10.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Fabrika verilerine göre ortalama 4.5 lt/100 km motorin tüketen aracın karbondioksit salımı ise 129 g/km.

SÜRÜŞÜ NASIL?

Yeni X-Trail, rahat ve konforlu bir kabine sahip. Koltuklar geniş ve rahat. Motor ise son derece atak ve istekli bir yapı sergiliyor. Motorla uyumlu çalışan 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri net. Vites kolunun konumu ve tasarımı da ergonomik. Üç kollu direksiyonun tepkileri yeterli. Konfor öncelikli geliştirilmiş sürüş özelliklerine karşın, elektronik sürüş destek sistemlerinin de katkısıyla yüksek hızlarda da güvenlik taviz verilmiyor. Elbette dört tekerlekten çekişli versiyon, hem asfalt hem de off-road kullanımında önden çekişli modelin bir adım önünde yer alıyor. Görüş açıları geniş ve kesintisiz. Fren hissi ve mesafesi başarılı. Bu motorda henüz otomatik şanzıman seçeneği sunulmuyor oluşu ise bir dezavantaj. Ancak Nissan yetkililerinden otomatik şanzımanın “yolda” olduğunu öğrendik.

QASHQAI'YI TAMAMLAYACAK

Nissan Türkiye, crossover-SUV ürün gamında mantıklı bir stratejiye gidiyor: Yeni Qashqai'de artık 7 kişilik seçenek sunulmayacağından da hareketle, marka 5 kişilik araç isteyenler için yeni Qashqai'yi, 7 kişilik araç isteyenler içinse yeni X-Trail'i sunacak. Böylece tüm müşteriler için yeni jenerasyon bir model hazır olacak. Yeni X-Trail'in Türkiye donanımları ve fiyatı henüz açıklanmadı. Ama tüm bu bilgiler Haziran ayının ortasında gerçekleştirilecek olan Türkiye lansmanında gün ışığına çıkacak.



Nissan X-Trail 1.6 dCi 130 HP Manuel 2WD**Fabrika verileri**

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	188 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4643 / 1820 / 1695 mm
Bagaj hacmi:	135-550 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	5.6 / 4.5 / 4.9 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	Haziran 2014

+	Performans, emisyon, 7 kişilik iç mekan
-	Bu motorda otomatik şanzıman henüz yok

129 g/km

C



Scania Streamline G400

İsveçli üretici Scania'nın yeni Streamline model ailesi İstanbul Park'ta tanıtıldı. Kısa bir test sürüşünün de gerçekleştirildiği organizasyonda G400 adlı çekicinin direksiyonuna geçtik.





ğır ticari araçlar konusunda uzman Scania'nın yeni Streamline çekici modelleri Scania Day 2014 adlı etkinlik kapsamında İstanbul Park'ta tanıtıldı. Organizasyonda yeni Streamline serisine ait G400 CA, G400 LA, R400 LA ve R440 LA araçları yer aldı.

13 LİTRELİK MOTOR

Scania Streamline G400 LA modeli Euro 5 normlarına uygun 13 litrelik motora ve 12 ileri, 2 geri ve 2 karınca vitese sahip. İki pedallı Opticruise otomotize şanzıman ekonomi ve standart versiyonlarda sunuluyor. Aracın maksimum torku 1900 d/d'de 2100 Nm. LA modeli ile aynı motor özelliklerine sahip G400 CA modelinde ise Opticruise'un off-road seçeneği de bulunuyor. R400 LA ve R440 LA modellerinde de 13 litrelik motor tercih edilmiş. R400 LA modelinde 2100 Nm tork üretilirken, R440 LA modelinde üretilen tork 2300 Nm'ye çıkıyor.



OPTICRUISE OTOMATİZE ŞANZİMAN

Streamline çekicilerin standart donanımında sunulan yeni Opticruise iki pedallı otomatize şanzıman, test sürüşünde de gördüğümüz üzere uzun yol sürücülerine konfor sunuyor. Ön konsoldaki kısa vites topuzundan kumanda edilen şanzımanın sürücü kaynaklı kullanım hatalarını önleyerek, güç ve aktarma organlarında olası arızaları en aza indirdiği ve bunun yanı sıra yakıt tüketiminde tasarruf sağladığı ifade ediliyor. Yeni Scania Opticruise otomatize şanzımanın yük ve yol koşullarına göre tercih edilecek "Standart", "Ekonomi", "Power", "Off-road" seçenekli dört farklı modu bulunuyor.

ECOCRUISE HIZ SABİTLEYİCİ

Scania Ecocruise, aracın kinetik enerjisini en iyi şekilde kullanan yakıt tasarruflu hız kontrol sistemi olarak adlandırılıyor. Sistem, Opticruise'un "Ekonomi" modunda ve retarder ile birlikte çalışıyor. Ecocruise, araç bir yokuşun tepesine geldiğinde eğim düzleşene kadar hızlanmayı engellemeye programlanıyor. Tırmanış süresince ayarlanmış seyir hızının 20 km/s altına düşmemesini sağlıyor. Araç yokuş aşağı eğimin sonuna ulaştığında maksimum retarder üzerinde kayıtlı olan hıza geri dönüyor.

“Scania'nın yeni Streamline serisi çekicilerinin iç mekanı adeta bir ev konforu sunuyor. Otomatik vites bu konforu arttırıyor.

”



YENİ DİFERANSİYEL

Ağır yük taşıma koşullarında yeni R885 diferansiyel; daha güçlü, daha hafif ve daha etkili oluyor. Diferansiyelin yüksek hız, dayanıklılık ve daha düşük yakıt tüketimi sunduğu belirtiliyor. R780 diferansiyele göre yaklaşık yüzde 20 daha güçlendirildiği açıklanan yeni diferansiyelin, aynı yükte üç katına kadar servis ömrü sağlayarak işletme maliyetlerini düşürdüğü belirtiliyor.

SÜRÜŞÜ NASIL?

Öncelikle şunu açıklayayım: Benim bu tür araç kullanma ehliyetim yok. Motorlu taşıtlar için A2 ve B sınıfı ehliyetlerim, bir de tekne kullanmama imkan veren amatör gemici belgem

bulunuyor. Ama test sürüşü trafiğe kapalı alanda yapıldığından, uygun ehliyete sahip olmamam sorun yaratmadı. Scania Streamline G400 modelini 10-15 dakikalık bir parkurda kullandım. Öncelikle bu araca binişin bile binek otomobillerden çok farklı olduğunu söyleyeyim. İki elinizle kenarlardaki tutamaklara tutunarak araca resmen tırmanıyorsunuz. İnmek için de yine iki elle tutunup geri geri inmek gerekiyor. Sürücü koltuğuna oturduğunuzda konsol sizi adeta sarıyor. Uçak kokpitini andıran iç mekanda, uzun yol sürücüleri için birçok konfor donanımına yer verilmiş. Çeşitli eşya gözü ve bardaklıkların yanı sıra kahve makinesi için bile yer var. Zaten sürücü, dinlenme saatlerinde ön koltukların hemen arkasındaki

yatakta uyuyor. Organizasyondaki eğitmenin direktifleri doğrultusunda vitesi ileri konuma alıp gaz veriyorum. Yüksekte olmak, önümdeki camın dimdik yere doğru inmesi ve yatay bir açıda duran direksiyon simidi ilk dikkati çeken farklılıklar. Dönüşlerde açıktan almak ise, bu tür araçların olmazsa olmazlarından.

Eğitmen eşliğinde yokuşta kalkış sırasında geri kaydırma yaşanmadığını gördüm, yokuş iniş sisteminin çalışmasını test ettim, çeşitli manevralar yaptım. Tam sürüşe başlamadan önce başlayan yağmur ilk dakikalarda üzerimde biraz tedirginlik yaratsa da, araca kısa sürede alıştım ve kontrollü bir biçimde sürüşü tamamladım.

Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

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

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

Bundan 72 ay önce, Temmuz 2008’de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000’i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her

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

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

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

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

VW Golf GTI

*Yeni nesil VW Golf GTI,
GTI efsanesinin şanına
yakışacak bir otomobil.*



Hızlı hatchback'lere her zaman için ayrı bir ilgi duydum. Yeni Golf GTI'ı da teste alırken özel bir heyecan duymamın yanı sıra, beklentilerimi karşılayıp karşılamayacağını merak ediyordum. Sonuçta VW Golf başlı başına bir efsane ve GTI da bu efsanenin kendi efsanesi durumunda. İlk defa 1976 yılında yılda 5000 adetlik satış beklentisi ile tanıtılan Golf GTI, günümüze kadar elde ettiği 2 milyon adede yaklaşan satış rakamıyla pazarlama uzmanlarının ne kadar yanılabilir olduklarının güzel bir göstergesi oldu. O yıllar için yüksek sayılan 110 HP'lik bir motorla yollara çıkan Golf GTI, iç mekânda ekose desenli koltuk kaplamaları ve golf topu şeklindeki vites topuzu ile dikkat çekiyordu. Şimdiki 220 HP'lik Golf GTI ise ilk neslin tam iki katı güçte (yurtdışında 230 HP'lik versiyonu da var). Göze güzel gelen ekose desen devam ediyor, golf topu şeklindeki vites topuzu ise ülkemizde satılmayan manuel şanzımanlı versiyonlarda mevcut. Golf GTI ülkemizde 5 kapılı, DSG şanzımanlı olarak 131.900 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.



VW Golf GTI, kuzu postunda bir kurt gibi. Araç üzerinde GTI'a özgü karoser eklentileri olsa da (özel ön tampon, kırmızı çıtaya sahip petek formu radyatör ızgarası, marşpiye çıkıntıları, difüzör formu arka tampon, çift egzoz çıkışı) bunların abartılı olmaması otomobile sade bir sportiflik katmış. Otomobili eski nesille karşılaştırdığımızda uzunluğunun 55 mm artışla 4268 mm, genişliğin 13 mm artışla 1799 mm, yüksekliğin ise -27 mm azalma ile 1442 mm olduğu görülüyor. Kapıyı açıp spor ön koltuğa oturuyorum. Altı küt ve GTI ibaresi bulunan direksiyon simidi, kırmızı dikişlerle birleştirilmiş deri ile kaplı ve ele çok iyi oturuyor. Kokpit ergonomisi ise diğer Golf'lerden bildiğimiz gibi iyi.

VW Golf GTI ile yola koyulduğumda, otomobilin akustik ve süspansiyon konforunun bu tipte bir spor otomobil için iyi seviyede olması dikkatimi ilk çeken hususlar oldu. Test otomobilimizde 3500 TL ek ödeme ile alınabilen DCC (Dynamic Chassis Control) adlı dinamik şasi kontrol sistemi vardı ki, bu otomobili alacak olanlara bu opsiyonun gerçekten işe yaradığını söylemem lazım.





Normal, Sport, Eco ve Individual (kişisel) olmak üzere 4 farklı seçenek sunan bu sistem süspansiyonun sertliğine, gaz pedalı tepkilerine ve direksiyona etki ederek sürüş stiline uygun bir tercih yapılmasına olanak tanıyor. Eco modunda ayak gazdan çekildiğinde vitesi boşa alan sistem otomobilin adeta akarak gitmesini sağlayarak yakıt ekonomisine katkı sağlıyor. Sport modunda ise gaz pedalı tepkileri hissedilir şekilde hassaslaşıyor ve en ufak bir pedal hareketinin neticesini alıyorsunuz.

220 HP güç ve 350 Nm tork üreten (6. nesle göre +10 HP ve +70 Nm) 2.0 TSI motor 6 ileri DSG şanzımanla kombine edilmiş. Sport modunda vahşileşmesine rağmen kontrollü bir güç sunan bu otomobil GPS teknolojili test cihazımızla yaptığımız ölçümlerde 0-100 km/s hızlanmasında fabrika verilerinden biraz daha iyi bir zamanda çıkarak bizi sevindirdi. 0-200 km/s hızlanmada ölçümünde de 25.6 saniyelik değere imza attı. VW bu otomobile launch control – kalkış kontrol sistemi koyarak



her zaman için iyi hızlanma değerleri elde edilmesini garanti altına almış. Frenler de güvenli ama ben bu otomobilden daha kısa durma mesafesi bekliyordum.

Diğer Golf'lerden 15 mm daha alçak olan spor süspansiyon ve XDS+ elektronik diferansiyel kilidine sahip GTI, beklenileceği gibi çok iyi yol tutuyor. Bu yol tutuş yeteneğinin zevki ise 2.1 turu olan progresif direksiyon ile başka bir boyuta taşınıyor. 2.1. Kısa turlu direksiyon çok ufak direksiyon hareketleri ile otomobili yönlendirmeye imkan tanıyor ve hissiyatı çok iyi. Diğer Golf'lerde direksiyonun turunun 2.75 olduğunu söylersem bu direksiyonun 2.1'lik turunun önemi daha net ortaya çıkıyor. Otomobille virajlarda biraz daha oynamak içinse ESC'yi spor konumuna alarak otomobili virajlarda kontrollü şekilde kaydırabilmek mümkün.

SONUÇ

VW Golf GTI, kadın erkek, genç yaşlı, her yaş ve cinsiyetten insanın rahatlıkla kullanabileceği sportif ve güvenli bir otomobil.



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



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Volkswagen Golf GTI

Fabrika verileri

Motor:	1984 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri DSG
Maksimum güç:	220 HP @ 4500-6200 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1500-4400 d/d
Maksimum hız:	244 km/s
0-100 km/s:	6.5 sn
Bagaj hacmi:	380/1270 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4268 / 1790 / 1442 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	8.1 / 5.3 / 6.4 lt/100 km
Baz fiyat:	131.900 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.7 sn
0-80-km/s:	4.6 sn
0-100 km/s:	6.3 sn
0-120 km/s:	8.4 sn
0-400 m:	14.6 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	4.0 sn
80-120 km/s (D'de):	4.8 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.5m
80-0 km/s:	22.1 m
50-0 kms:	8.7 m

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



Cooper Countryman ALL4

MINI Cooper Countryman ALL4 Otomatik, yüksek performans beklentisinden çok stil peşinde koşanlara yönelik bir otomobil.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



Yeni yüzü Countryman geçtiğimiz Nisan ayında düzenlenen New York Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. Bu otomobil Avrupa pazarına Temmuz ayında girecek ve mevcut versiyon bir süre daha ülkemizde satılmaya devam edecek. Biz de bu otomobilin daha önce yayınladığımız benzinli, 1.6 litre 122 HP motorlu, dört tekerlekten çekişli, otomatik şanzımanlı versiyonunu test ettik. Fotoğraf çekimleri için donanım seviyesi daha yüksek, 205/55 R 17 ebadında kış lastikli bir otomobil kullanırken, test ölçümlerinde 205/55 R 16 ebadında yaz lastikli aracı kullandık.



Cooper Countryman zaten yollarda olan bir otomobil olduğundan tasarımını uzun uzadıya anlatmaya gerek yok. MINI ürün gamının en büyük üyesi olan bu otomobil iç mekanda 4 kişi için tatminkar bir yaşam alanı sunuyor. Arka koltuk sırası ileri-geri hareket edebiliyor olması değişkenlik adına güzel bir özellik. Kalite hissi premium bir marka için ortalama seviyede olan iç mekânın ergonomisi, alçakta kalan bazı kumanda düğmeleri ve kullanımı çok rahat olmayan el freni tasarımı nedeniyle pek başarılı sayılmaz.

Otomobilde bulunan 1.6 litrelik benzinli motor ürettiği 122 HP güç ile 1370 kg'lık otomobile ortalama bir performans sağlıyor. Sonuçta karoser ağırlığı az sayılmaz ve bunun üzerine otomatik şanzıman faktörünü de eklersek zaten bu ortalama performansı makul karşılamak lazım. Neyse ki kullandığımız araç test ölçümlerinde fabrika verilerinden biraz daha iyi bir sonuç almayı başardı. Sürekli dört tekerlekten çekişli olan otomobilde normal şartlarda gücün yüzde 50'si arka tekerleklere gönderiliyor.

“Ambiyans aydınlatması sayesinde iç mekanındaki ışıkların rengi değiştirilebiliyor.”

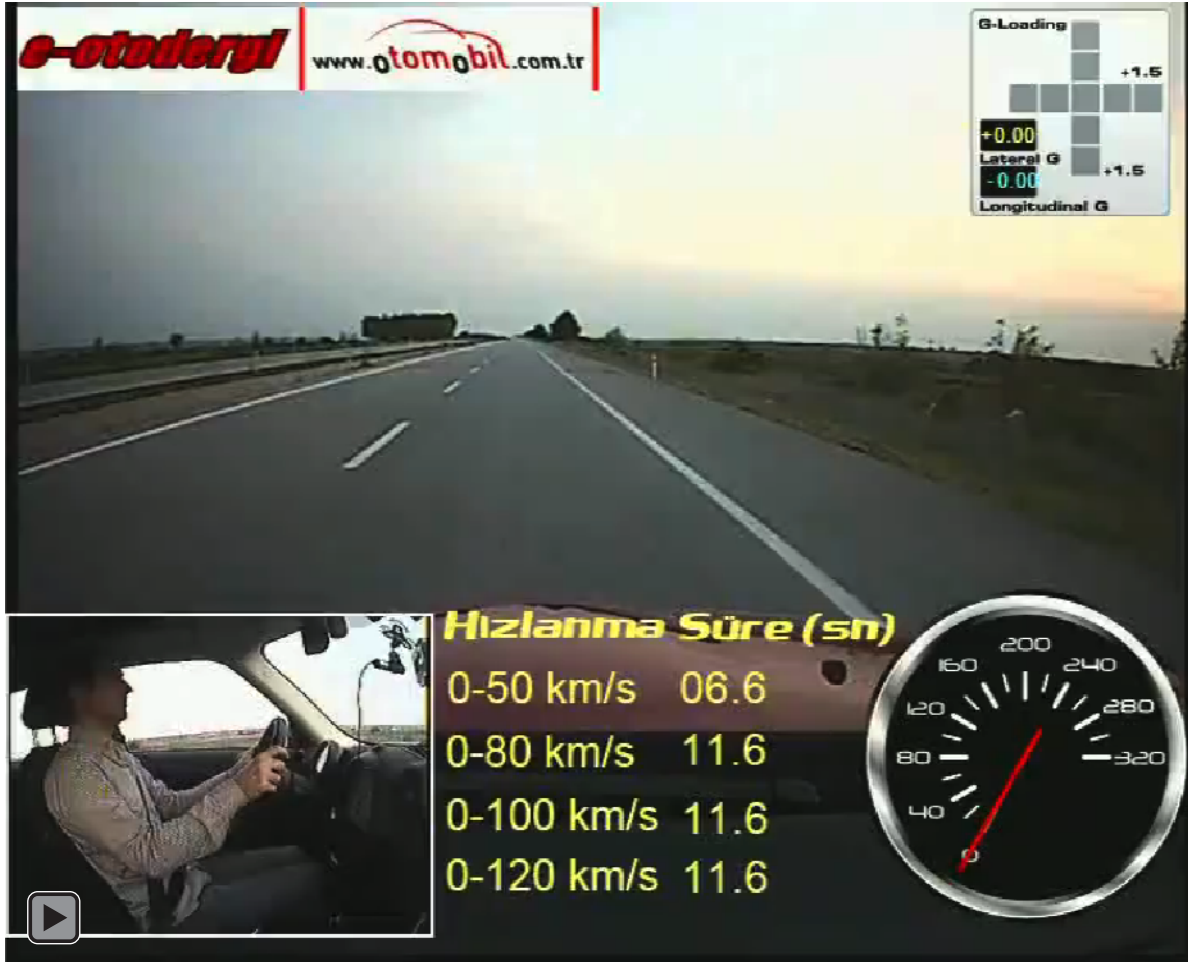
Karlı veya kaygan zeminlerde ise güç aktarımı otomatik olarak yüzde 100'e kadar öne veya arkaya iletebiliyor. Direksiyon tepkileri iyi olan Countryman'ın verdiği his, hatchback kadar dinamik olmasa da çok iyi. Test sürecinde 8.6 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ettik.

SONUÇ

Sportif bir aktivite aracı olan Cooper Countryman All4 Otomatik, dört tekerlekten çekiş sistemi ile hafta sonu aktivitelerinde patika yollarda, otomatik şanzıman ile de şehir içinde rahat bir kullanım sunuyor.



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**

MINI Cooper Countryman ALL4 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V,
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	122 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	160 Nm @ 4250 d/d
Maksimum hız:	182 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4097 / 1789 / 1561 mm
Bagaj hacmi:	350-1170 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	9.3 / 6.0 / 7.2 lt /100 km
Baz fiyat:	96.796 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.65 sn
0-80 km/s:	7.6 sn
0-100 km/s:	11.4 sn
0-120 km/s:	16.45 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.6 sn
80-120 km/s (D'de):	9.1 sn

Frenleme

100-0 km/s:	38.0 m
80-0 km/s:	24.2 m
50.0 km/s:	9.6 m

+	Stil, direksiyon hissi
-	İşçilik

168 g/km

D



Peugeot RCZ R

Turbo beslemeli, 1.6 litrelik motorundan 270 HP güç çıkartan Peugeot RCZ R, tam bir hırs küpü.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



Peugeot RCZ gamının en güçlü versiyonu olan RCZ R, görsel açıdan diğer RCZ'lerden sabit arka spoyleri, çift egzoz çıkışı, bagaj kapağındaki, radyatör ızgarasındaki ve jantlarındaki R logosu gibi ufak detaylar ile ayrılıyor. Diğer versiyonlara göre performans farkı ise devasa.

Peugeot Sport tarafından hazırlanan bu otomobil için tam bir canavar diyebiliriz. 270 HP'lik güç, bu motora dünyanın en kuvvetli seri üretim 1.6 litre motoru unvanını kazandırıyor. Bundan 10 yıl önce bu güçleri 3.5 litrelik motorlarda görebiliyorduk.



Şimdi ise 1.6 litrelik motorlar aynı gücü bize sunuyor. RCZ R'daki 1.6 THP turbo motorun 200 HP'lik 1.6 THP motordan farkının yalnızca "yazılım" düşünenler yanığı içine düşeceklerdir. Çünkü EP6CDTR kodlu, 270 HP'lik bu motorun bloğu yüksek hararete çalışacak şekilde güçlendirilmiş, Mahle Motorsport tarafından üretilmiş forged pistonların malzemeleri F1 araçlarında kullanılan motorların ayarında ve piston kolları da yüksek basınca dayanıklı polimer ile kaplanmış.

Otomobilin iç mekânını uzun uzadıya anlatmayacağım. Ancak R amblemlili spor koltuklar ve el freni konsolundaki R plaketi bu otomobile özel.

SÜRÜŞÜ NASIL?

RCZ R, gerçek bir spor otomobil ve bunu yola ilk çıktığı anda belli ediyor. 3000 d/d'ye kadar olan motor devirleri günlük hayat için uygun. Bu devirlerde bile güçlü ama nispeten sinirsiz olan makine, 3000 d/d'den sonra hırs küpüne dönüşüyor.



Bu otomobille hangi viteste ve hangi motor devrinde olursanız olun gaza bastığınızda tepki alabiliyorsunuz. Otomobil o kadar güçlü ki hafif tozlu asfaltta bile ilk üç viteste dip gaz yapıldığında çekiş kontrol sisteminin ışığının yanıp söndüğünü görmek mümkün. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 5.9 saniyede tamamlayan 1280 kg'lık otomobil, 400 metreyi 14.2 saniyede geçiyor. Biz ise yaptığımız ölçümlerde 6.1 saniyelik 0-100 km/s değeri ve 14.2 saniyelik 0-400 metre değeri elde ettik. Test aracımızın 235/40 R19 ebadındaki lastiklerinden önde olanları hayli yıpranmıştı. Daha iyi durumda olan lastiklerle biraz daha iyi sonuçlar elde edilebilir. En iyi kalkışlar 4000 d/d civarında yapılıyor ve zaten araç durağan haldeyken gaza basıldığında mekanik aksamı korumak amaçlı olarak 4000 d/d'nin fazlaca üzerine çıkabilmek mümkün değil.

Bazı okuyucularımızın birinci vitesten ikinci vitese 100 km/s'yi geçince atsaydın diyeceklerini önceki testlerden gelen yorumlardan tahmin edebiliyorum. Ama bu otomobil test cihazına göre ikinci viteste maksimum 100 km/s'ye çıkıyor ve doğal olarak vites değişimini de bu hızda yapmak gerekiyor. Bu durumda otomobilin hız göstergesinde okunan hız ise



104-105 km/s oluyor. Vites geçişleri sportif bir kıkırdaklığa sahip otomobilin 100 km/s'den sonra da soluğu kesilmiyor ve 200 km/s'ye dolu dolu çıkıyor. 0-200 km/s test ölçümü 21.2 saniye olan RCZ R'nin 1 km'yi kat etme süresi ise 25.5 saniye oldu. Tecrübeli ve sportif sürüşü hayatının bir parçası olarak benimsemiş kişilere yönelik bu otomobilde analog bir turbo basınç saati ve performanslı kullanıma yönelik olarak hem sesli hem de görsel vites değişimi uyarıcısı olmasını istedik. Videodaki biplemler bizim test cihazımıza ait. Tüketim ise kullanım şartlarına göre değişkenlik gösterecektir. Biz 500 km'yi aşan kullanımımızda ortalama 9.1 lt/100 km'lik tüketim elde ettik. Uzun yolda ekonomik sürüş ile 5.0 lt/100 km seviyelerine indirilebilen tüketim değeri, performanslı kullanımlarda 12.5 lt/100 km düzeylerine çıkabiliyor.

Süspansiyonu 200 HP'lik versiyondan daha sert ve 10 mm daha alçak olan RCZ R'da Torsen kilitli diferansiyel mevcut. Virajları büyük bir kararlılıkla dönen otomobilin direksiyon tepkileri de iyi ama biraz daha kısa turlu olması daha fazla zevk verebilirdi. Frenleri ise bu otomobilin en övgüye değer yanlarından bir tanesi.

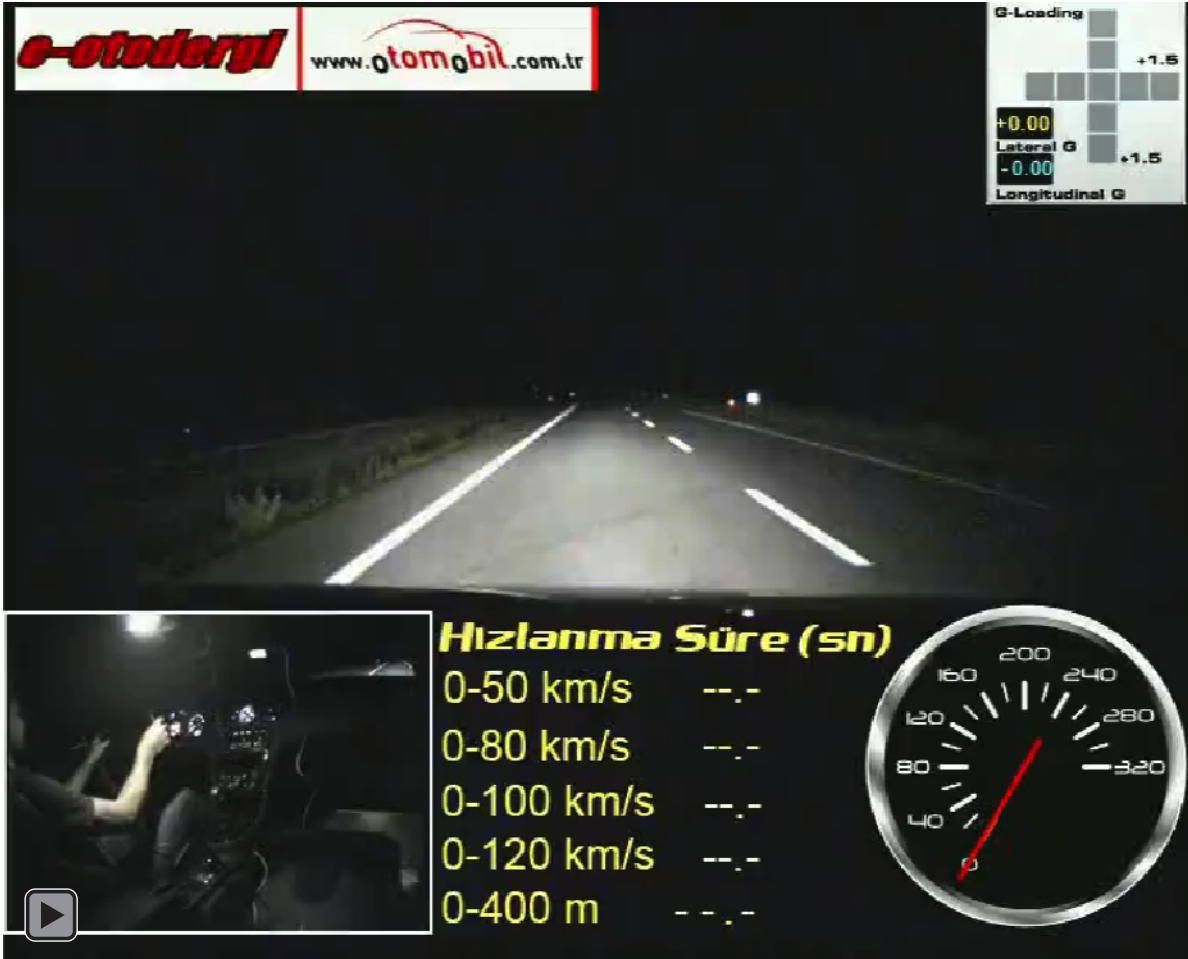


VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN EN AZ ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



SONUÇ

Gerçek bir sporcu olan RCZ R, bu tip otomobillere aşına olmayanlara yönelik değil. Yani tam anlamıyla ne istediğini bilen, otomobil tutkunlarına yönelik bir otomobil.



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Peugeot RCZ R

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	270 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	330 Nm @ 1900-5500 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	5.9 sn
Bagaj hacmi:	321/639 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4294 / 1845 / 1352 mm
Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):	8.4 / 5.1 / 6.3 lt/100 km
Fiyat:	49.500 Euro+746 TL (yaklaşık 145.000 TL)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.4 sn
0-80-km/s:	4.4 sn
0-100 km/s:	6.1 sn
0-120 km/s:	8.0 sn
0-400 m:	14.2 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste):	4.9 / 7.2 sn
80-120 km/s (5./6.viteste):	6.4 / 8.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:	34.2 m
80-0 km/s:	21.4 m
50-0 kms:	8.3 m

+	Yol tutuş, fren, performans
-	Ön çapraz görüş



BMW 220d Coupe

BMW'nin yepyeni modellerinden biri olan 2 Serisi Coupe, 220d Coupe versiyonuyla e-otodergi'ye ilk kez konuk oldu.



A

lman premium otomobil üreticisi BMW'nin yeni model isimlendirme sisteminin meyvelerinden

biri olarak karşımıza çıkan 2 Serisi Coupe, birçok özelliğini kardeşi 1 Serisi hatchback ile paylaşıırken, ondan 180 derece farklı olduğu noktalar da var.

GERÇEK BİR COUPE

220d Coupe, sadece adına "coupe" kelimesi eklenmiş "coupe tasarımı 4 kapılı sedan"lardan biri değil. O, iki kapılı gerçek bir coupe. 4432 mm uzunluğa, 1774 mm genişliğe ve 1418 mm yüksekliğe sahip otomobilin ön tasarımı BMW 1 Serisi ile aynı. Ancak otomobile yandan ve arkadan baktığımızda bambaşka bir modelle karşı karşıya olduğumuzu anlıyoruz. Yanlarda birer büyük kapısı bulunan 220d Coupe, arkaya gidildikçe alçalan tavan çizgisiyle son derece sportif bir görüntü çiziyor. Arkadan bakıldığında ise, kimilerine göre biraz hantal da olsa, dikkat çekici bir tasarıma sahip.





Otomobilin bagaj hacmi, bir kompakt coupe için başarılı: 390 litre. Test aracımızda bulunan M Sport Paketi'yle gelen gövde aksesuarları sportif görünümü arttırıyor.

2+2 KİŞİLİK

220d Coupe'nin iç mekanında, ön ve orta konsollar, diğer BMW modellerinden aşına olduğumuz tasarıma ve özelliklere sahip. Kolay kullanımlı iDrive, araca kumanda etmeyi kolaylaştırırken, çeşitli yerlere serpiştirilmiş eşya gözü ve bardaklıklar işlevselliği arttırıyor. Gösterge birimleri kolay okunuyor, kumanda birimleri de çoğunlukla ergonomik

yerleştirilmiş. Otomobilin iç mekanı 2+2 kişilik tasarlanmış. Arka koltuğa geçmek için ön koltuğun sırtlığı pratik bir biçimde öne katlanıyor ve koltuk eş zamanlı olarak kızaklı olarak öne kaydırılıyor. Arka koltuğa geçiş, birçok coupe gövdeli modelde olduğu gibi biraz zahmetli. Dingil mesafesi 2690 mm olan otomobilin arka koltuğundaki diz mesafesi ise başarılı. Bunda ön koltuk sırtlıklarının tam dizlere gelen bölgelerinin oyuk biçimde tasarlanmış olmasının faydası var. Ama aynı şeyi, alçak tavan nedeniyle baş mesafesi için söyleyemeyeceğim. Bel boşluğunu alıp nizami şekilde oturduğunuzda baş mesafesi kısıtlı.

2.0 LT TURBO DİZEL

220d Coupe modelinde 2.0 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motor bulunuyor. 184 HP güç ve 380 Nm tork üreten bu motor, sürücüye 230 km/s'lik maksimum hız sağlarken, otomobilin 0-100 km/s hızlanma performansı ise 7.1 saniye. 8 ileri otomatik şanzımana sahip 220d Coupe, gücünü arka tekerleklere iletiyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 4.2 lt/100 km. Biz İstanbul ve çevresinde, şehir içi ve otoyol olmak üzere karma kullanımımızda ortalama 6.6 lt/100 km'lik bir tüketim elde ettik. Gürültülü çalışması nedeniyle Start/Stop sistemini bir süre kullandıktan sonra kapatmamızın, çekimlerimiz sırasında yaptığımız ani hızlanmalar ile motoru rölantide klimalı çalıştırmamızın ve bu testimizde hiç EcoPro modunu kullanmamamızın tüketimi arttırdığını belirtelim. Otomobilin fren hissi ve mesafesi ise bir BMW modelinden beklendiği gibi net ve kısa.





vücudu sarıyor ve performanslı kullanımda koltuktan kaymanızı engelliyor. Direksiyon simidi etli bir yapıya sahip, küçük elli sürücüler tam kavrayamayabilirler. Tepkileri ise hızlı ve net. Otomobilin yol tutuşu başarılı. Sport+ modunda en sportif karakterini ortaya koyuyor ve sınırlı da olsa sürücünün aracı kaydırarak eğlenmesine imkan tanıyor. Görüş açıları ön ve yanlarda iyi, arkada ise yüksek bagaj çizgisi ve küçük arka cam nedeniyle kısıtlı. Dış ve iç dikiz aynaları yeterli büyüklükte. Renkli ekranlı ve sesli ikazlı geri görüş kamerası park sırasında güvenliği arttırıyor.

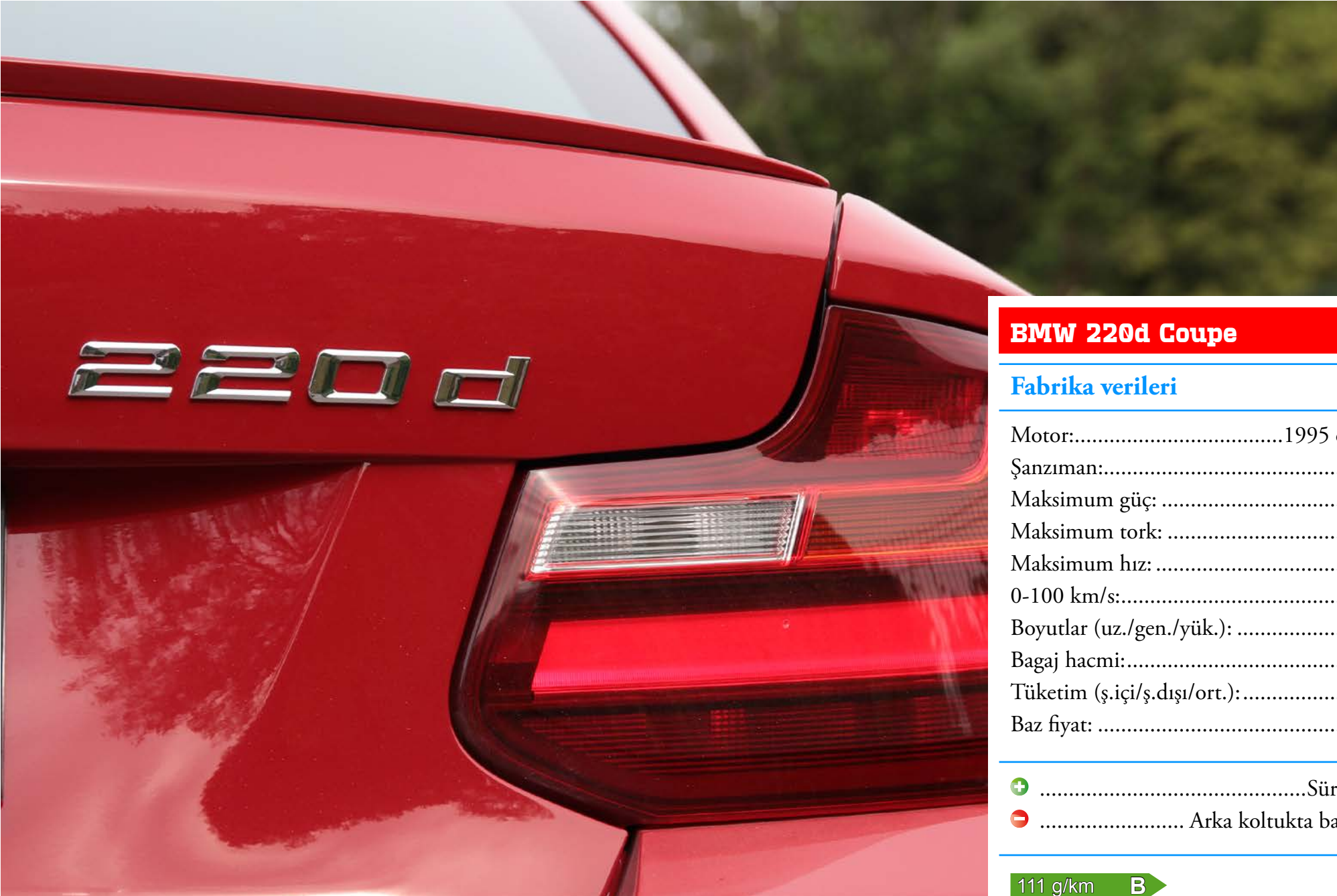
BAZ FİYATI 54.937 EURO

BMW 2 Serisi Coupe, Borusan Otomotiv tarafından Türkiye'ye sadece 220d Coupe versiyonuyla ithal ediliyor. Otomobilin baz fiyatı 54.937 Euro. BMW 220d Coupe; gerek sportif tasarımı, gerek motor-şanzıman ikilisi, gerekse sürüş özellikleriyle başarılı bir otomobil. Sokakta büyük ilgi görmesi (yepyeni bir model olmasının da etkisi var) ve yeterli bagaj hacmi de diğer öne çıkan yanları.



“
220d, premium özellikler sunan gerçek bir coupe
arayanlar için biçilmiş kaftan.”





BMW 220d Coupe

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız:	230 km/s
0-100 km/s:	7.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4432 / 1774 / 1418 mm
Bagaj hacmi:	390 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	4.9 / 3.8 / 4.2 lt/100 km
Baz fiyat:	54.937 Euro

- +Sürüş keyfi, şanzıman, bagaj hacmi
- Arka koltukta baş mesafesi, gürültülü Start/Stop

111 g/km **B**

Mitsubishi i-MiEV

Japon üretici Mitsubishi'nin yüzde 100 elektrikli modeli i-MiEV ile İstanbul'da farklı ve keyifli bir sürüş gerçekleştirdik.



M

itsubishi i-MiEV
(Mitsubishi Innovative
Electric Vehicle), Japon
markanın Peugeot iOn ve

Citroen C-Zero modelleriyle aynı platform ve teknolojiyi paylaştan, yüzde 100 elektrikli bir otomobil. Kullanımda 0 karbondioksit salımı ve düşük işletme giderleriyle dikkat çeken i-Miev'i İstanbul'da kullandık.

PRATİK DIŞ BOYUTLAR

Özellikle önden bakıldığında böceğe benzeyen dış tasarımıyla farklılığını ortaya koyan ve sokakta ilgi odağı olan i-Miev, 3475 mm'lik uzunluğu ve 1475 mm'lik genişliğiyle, metropol kullanımına uygun bir otomobil. 4.5 metrelik dönme yarıçapı, i-MiEV'i dar sokaklarda pratik kılıyor. İç mekanında dört kişilik yer olan



otomobilin bagaj hacmi ise son derece kısıtlı: 227 litre. Ancak tek ya da iki kişilik kullanımda, arka koltuklar öne katlandığında hem düz bir zemin oluşuyor hem de bagaj kapasitesi hayli artıyor.

SADE İÇ MEKAN

Otomobilin iç mekanı, son derece sade bir tasarıma sahip. Kokpitte, birçok Japon otomobilinde olduğu gibi sert plastik malzeme kullanılmış, işçilik konusunda ise herhangi bir sorun gözlemlenmedi. Üç kollu direksiyon simidinin ne derinlik ne de yükseklik ayarı bulunuyor. Otomobil eşya gözü ve bardaklık konusunda ise, boyutlarına göre son derece cömert. Sadece direksiyon simidinin arkasında yer alan gösterge birimleri rahat okunuyor. Burada iki küçük ve bir büyük olmak üzere üç yuvarlak birim var. Bunlardan sol üstteki pillerin şarj durumunu ve o anki vites konumunu gösteriyor. Sağ üstteki ise yol bilgisayarının ekranı. Buradan toplam km, günlük km, kalan menzil gibi bilgileri alabiliyorsunuz. Ama bilgileri değiştirmek için basılması gereken butonun yeri kötü (elinizi direksiyon simidinin arasından ileriye uzatmanız gerekiyor). Ortadaki büyük göstergede ise dijital olarak anlık hız ve etrafında da sürüş sırasında size pil konusunda



bilgi veren hayati bir gösterge bulunuyor. Tıpkı devir göstergesi mantığıyla çalışan bu gösterge, sürüş sırasında ne zaman pilleri şarj ettiğinizi, ne zaman ekonomik bir sürüş yaptığınızı ve ne zaman yüksek güç ve dolayısıyla da pil harcadığınızı bilginize sunuyor. Bu göstergeyi ne kadar çok “Charge” ve “Eco” bölgelerinde tutabilirsiniz, menzil o kadar artıyor.

139 KM'YE ULAŞTIK

0 km olarak satın alınan bir i-Miev'in tam dolu pillerle toplam menzili fabrika verisi olarak 160 km. Bizim kullandığımız test aracı ise 2011 modeldi ve teslim aldığımızda 22.608 km'deydi. Bu da bugüne kadar yaklaşık 200-225 kez şarj edilmiş olduğu anlamına geliyor (İdeal olan, şarj göstergesi uyarı olarak yanıp sönmeye başladıktan sonra şarj etmek, ama tıpkı cep telefonlarımız gibi otomobillerde de pil tam bitmeden şarj etme durumu oluyor, bu da pilin ömrünü ve performansını olumsuz yönde etkiliyor). Ben aracı Temsa Global'den teslim aldığımda piller tam doluydu ve menzil 81 km idi. Ancak bu durumun, aracı benden önce kullananın yol bilgisayarı tarafından değerlendirilmesi sonucunda ortaya çıktığını anlamam uzun sürmedi. Bilgisayarı sıfırladıktan sonra yola çıktım ve önceki



tecrübelerimin ışığında, sakın ve verimli bir sürüş gerçekleştirerek yola koyuldum. Menzil sürekli arttı ve 130 km'lere ulaştı. Pilleri tam olarak bitirip (menzil 7 km kalana kadar kullandım) şehir cereyanından 8 saat şarj edip tam olarak doldurduktan sonra ise 139 km'lik menzili gördüm. Bu da menzilin kişiden kişiye nasıl değiştiğini kanıtlamış oldu. Ne mi yaptım?

Aslında çok basit kuralları uyguladım: Sakin bir sürüş, devri hep “Charge” ve “Eco” bölgelerinde tutmak, yokuş inerken vitesi B konumuna almak, hiçbir zaman tam gaz vermemek (sakin bir ivmelenmeye razı olmak), klimayı ve koltuk ısıtmayı mümkünse kullanmamak, uygun yerlerde hiç gaz vermeden aracın kendi ivmesiyle gitmesi için akıtmak. Vites konumundan bahsetmişken hemen anlatayım: Otomobilin otomatik şanzımanında P, R, N, D, B ve C olmak üzere altı konum bulunuyor. Herkesin tahmin edebileceği gibi; P, park; R, geri; N, boş ve D ise ileri vites. Farklı olanlarsa B ve C konumları. B konumu yokuş inişleri için geliştirilmiş ve o an pilleri maksimum düzeyde şarj ediyor. C konumu ise uzun yol kullanımlarında minimum şarj, ama mevcut pil şarjından maksimum verimin alındığı bir sürüş için seçilmeli. Tek ileri kademeli şanzıman, vites değişimi yaşanmadığı için akıcı bir sürüş sağlıyor ve sessiz çalışmasıyla öne çıkıyor. Büyük ön cam, ince A sütunları ve ön-yan kelebek cam sayesinde görüş açıları geniş. Tek adet ön silecek camı iyi temizliyor. Tüm koltuklarda baş, diz ve omuz mesafeleri yeterli. Hızlanma performansı, 0-100 km/s verisi kötü olsa da, şehir içinde düşük hızlardaki ara hızlanmalarda tatminkar. Maksimum torkun 0 d/d'den itibaren alınması

önemli bir avantaj sağlıyor. ABS'nin de yer aldığı fren sisteminde yaşanan his, içten yanmalı motora sahip araçlardan çok farklı: Ayağınızı gazdan çeker çekmez otomatik bir frenlemeyle karşı karşıya kalıyorsunuz. Bir de bunun üzerine frene basarsanız, hem piller şarj oluyor hem de otomobil kısa bir süre ve mesafede duruyor. Yol tutuş konusunda ise, dar-yüksek gövdeli bu aracı fazla zorlamamak gerek. Yine de bu konuda ASC ve TCL sistemleri yardımcı olmak

için hazır bekliyor. Aracın maksimum hızı ise 130 km/s.

LİTYUM İYON TEKNOLOJİSİ

Otomobilde 88 adet lityum iyon pil hücresi bulunuyor. Aracın arka alt kısmında yerleştirilmiş olan piller, yüksekliği çok etkilememek için yatay konumda bulunuyor. Ağırlıkları ise hücre başına 1.7 kg. i-MiEV'in yerden yüksekliği ise 150 mm. Pil hücrelerinin





su geçirmez ve darbeye dayanıklı olduğu belirtiliyor. Otomobilin Euro NCAP çarpışma testinde 4 yıldız aldığını da ifade edelim.

İKİ FARKLI ŞARJ İMKANI

Otomobilde iki farklı kapak altında gizlenmiş şarj kablosu girişleri bulunuyor. Bunlardan soldaki, hızlı şarj (maksimum 50 kW) sistemine hizmet ediyor aracın bataryalarının yüzde 80'i 30 dakika gibi kısa bir sürede doluyor. Şarj kablosu, sağdaki kapağın altındaki giriş kullanılarak standart ev tipi prize (230V ve 10A) takılınca ise, pillerin yüzde 100'ü 8 saatte doluyor. Öte yandan; zamanlamalı şarj imkanı da var. İsterseniz aracınızı prize

takıp, şarjın ileriki bir saatte başlamasını programlayabiliyorsunuz. Ayrıca yine aracınızı prize takıp, şarjı başlatıp, şarj etme işleminin piller tam dolduğunda otomatik olarak sona ermesini de sağlayabiliyorsunuz. 1 Şubat 2013'te, TEDAŞ'ın o günkü elektrik tarifesine göre yapılan hesaba göre, 100 km'lik menzil için pil şarj etmenin bedeli gündüz 3.6 TL, gece ise 2.12 TL olarak açıklanıyor. Bu otomobil için MTV ödenmediği ve periyodik bakımının çok daha ucuz olduğu da hesaba katılırsa, işletme giderlerinin çok avantajlı olduğu söylenebilir. Kullanımda 0 karbondioksit salımlı ve ses seviyesi sıfır olan bir araç kullanmanın getirdiği iç huzur da cabası.

FİYATI 35.000 EURO

i-MiEV'in Türkiye fiyatı 35.000 Euro, bu fiyata piller de dahil. Bu yüksek fiyatın nedeni ise, hem bu yeni teknolojinin hem de lityum iyon pillerin pahalı olması. Bir diğer handicap ise, piller ömrünü tamamladığında yeni pil almanızın gerekecek olması. Bu olumsuzlukların karşısında ise; çevreciliğin yanı sıra maddi açıdan büyük avantaj sağlayan düşük işletme gideri son derece güçlü bir şekilde duruyor. Ama elbette ilk alım sırasında verilen yüksek ücreti amorti etmek uzun süre alacaktır. Bir de Türkiye'deki şarj istasyonu sayısının hızla artması ve bunun yanında pil tarafında da menzil arttırıcı gelişmeler yaşanması gerekiyor.

Ancak bu sayede; kullanması zevkli, çevreci ve düşük maliyetli olan bu elektrikli araçları daha sık görmeye başlarız.

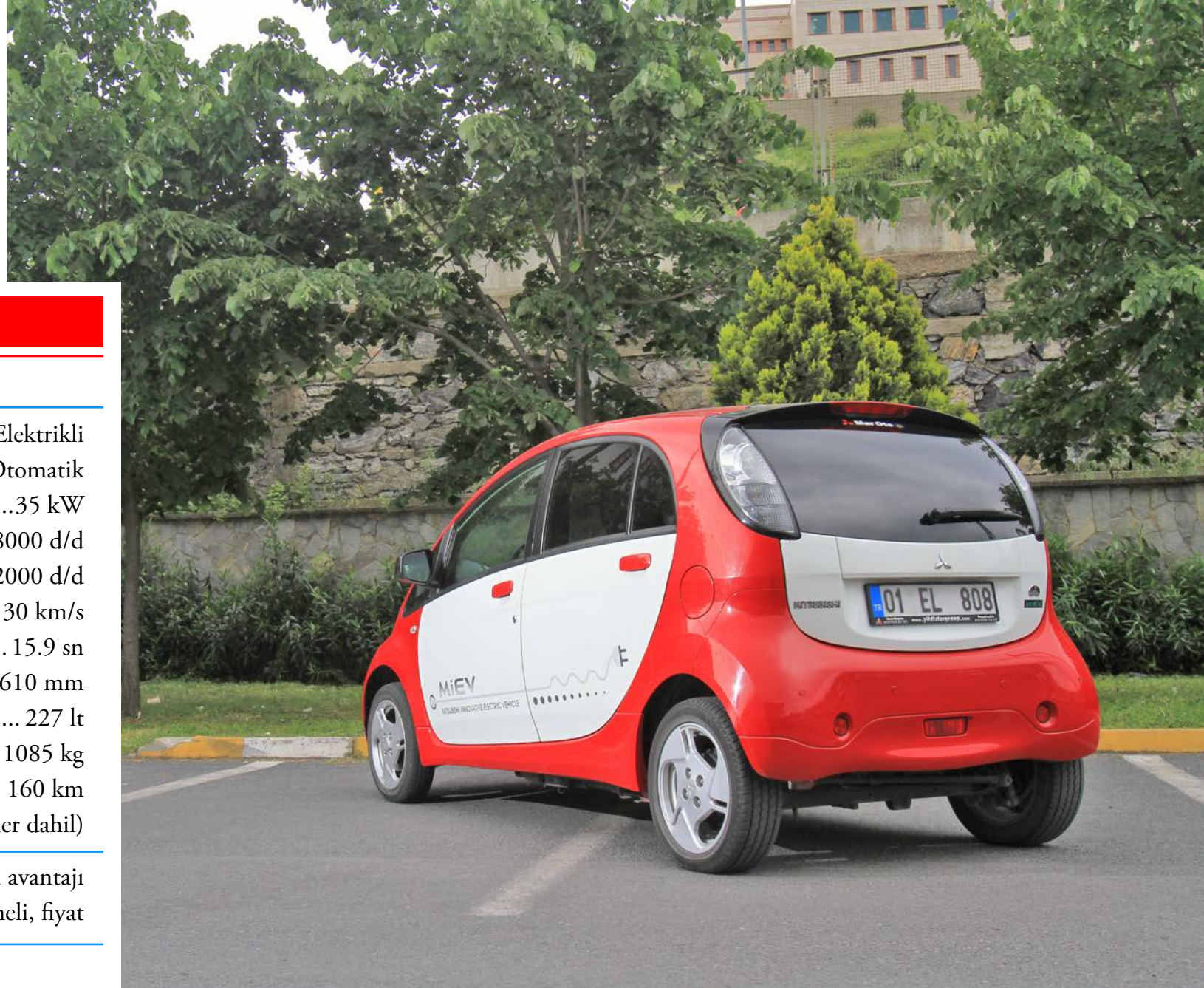
Mitsubishi i-MiEV

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Şanzıman:	Otomatik
Sürekli güç:	35 kW
Maksimum güç:	49 kW @ 2500-8000 d/d
Maksimum tork:	196 Nm @ 0-2000 d/d
Maksimum hız:	130 km/s
0-100 km/s:	15.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3475 / 1475 / 1610 mm
Bagaj hacmi:	227 lt
Boş ağırlık:	1085 kg
Menzil:	160 km
Fiyat:	35.000 Euro (Piller dahil)

- + Emisyon, işletme giderleri, vergi avantajı
- Menzil artmalı, Türkiye'deki şarj altyapısı gelişmeli, fiyat

0 g/km A



Hyundai Elantra 1.6 CRDi Manuel

Mayıs 2014 sayımızda otomatik şanzımanlı versiyonunu yayınladığımız makyajlı Hyundai Elantra 1.6 CRDi, bu sayımızda manuel şanzımanlı versiyonuyla karşımızda.



M

akyajlanarak dış tasarımda ön ve arka görünümde, iç mekanda ise ön konsolda ufak değişimler yaşayan

Hyundai Elantra, 1.6 CRDi turbo dizel motorlu modelinde, otomatik şanzımanlıdan sonra, bu sayımıza manuel vitesli versiyonuyla konuk oldu.

KOMPAKT BOYUTLAR

Markayı kompakt sedan segmentinde temsil eden Elantra 4550 mm uzunluğa (eskisinden 20 mm daha uzun), 1775 mm genişliğe ve 1445 mm yüksekliğe sahip. Modern ve sportif tasarım, makyajla birlikte led teknolojili far gruplarına kavuşmuş durumda. 485 litrelik bagaj hacmi, bu sınıf için yeterli, ancak segmentin en iyi değeri değil.

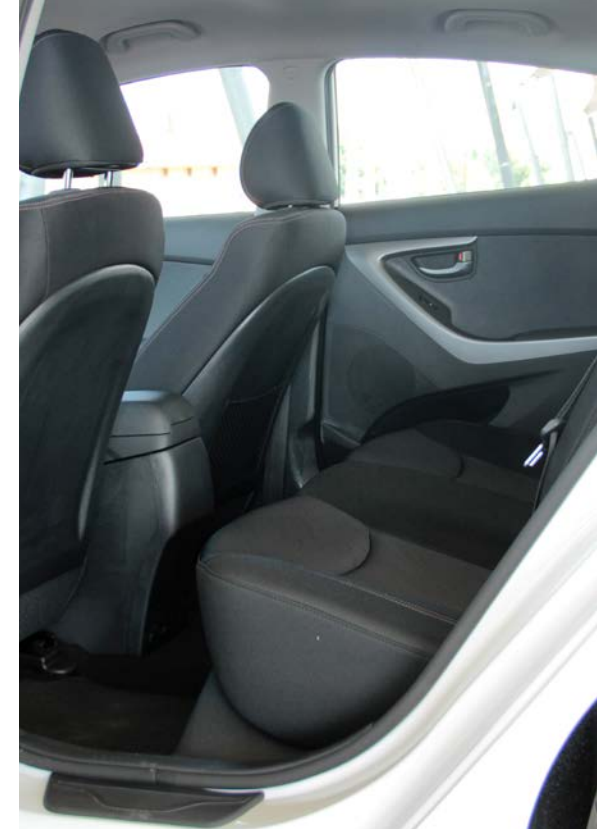
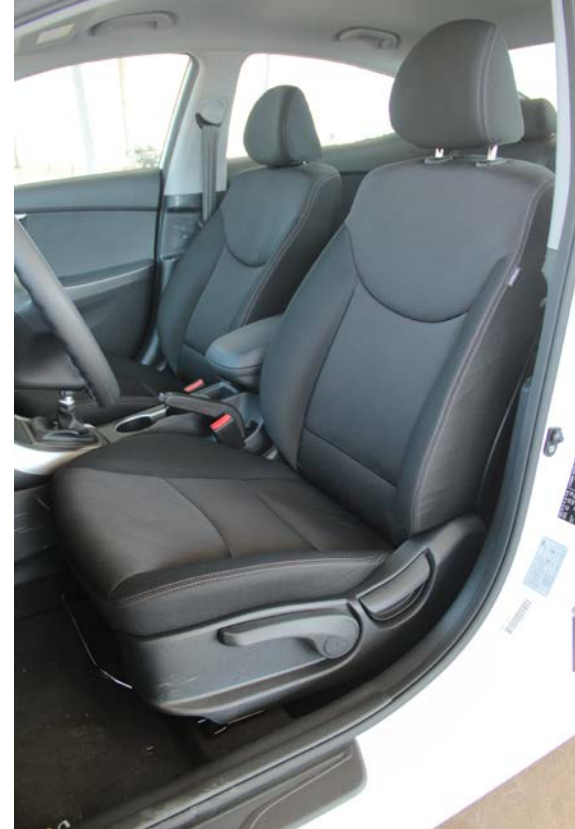


KONFORLU İÇ MEKAN

Otomobilin iç mekanı kaliteli malzeme ve iyi bir işçiliğe sahip. Elantra, eşya gözü ve bardaklık konusunda da cömert. Makyajla birlikte, ön konsolun orta kısmındaki hava kanallarının daha yukarıya alındığı Elantra'da göstergeler kolay takip ediliyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Aux ve usb girişlerinin ön konsolda, ses sistemi kumandalarının hemen altında olması kullanımı kolaylaştırıyor. Koltuklar rahat. 2700 mm'lik dingil mesafesi bulunan otomobilin arka koltuğundaki diz mesafesi başarılı, ancak sportif tasarım nedeniyle geriye doğru giderken alçalan tavan çizgisi nedeniyle baş mesafesi kısıtlı.

1.6 TURBO DİZEL

Test aracımızda 4000 d/d'de 128 HP güç ve 2750 d/d'de 260 Nm tork üreten (otomatik versiyonda 280 Nm) 1.6 litrelik, 16 supaplı, turbo dizel motor bulunuyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen otomobilin maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.5 saniye. Bu değerler, otomatik şanzımanlı versiyonla karşılaştırıldığında maksimum hızların aynı, hızlanmanın ise manuelde 1 saniye daha iyi olduğu görülüyor. Elantra 1.6 CRDi Manuel'in



ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 4.9 lt/100 km (otomatiktan 0.9 lt/100 km daha düşük), karbondioksit salımı ise 128 g/km (Otomatiktan 23 g/km daha az). Biz İstanbul ve çevresinde yaptığımız 481 kilometrelik test sürüşümüzün toplamında ortalama 5.2 lt/100 km'lik tüketim elde ettik. Bunu toplam 13 saat 25 dakikada gerçekleştirdik ve ortalama hızımız 37 km/s idi. Sürüş sırasında vites değişim

uyarıları yapan sistem, bilinçsiz kullanıcıları daha az yakıt tüketmeleri konusunda eğitmesi bakımından önemli. Standart donanımdaki Start/Stop sistemi de yakıt tasarrufu sağlayan bir unsur. Bu sonuçlara göre Elantra 1.6 CRDi Manuel, rakiplerinden biraz daha fazla yakıt tüketiyor, ama hiç de yüksek olmayan bu değerler kullanıcıları memnun edecektir.



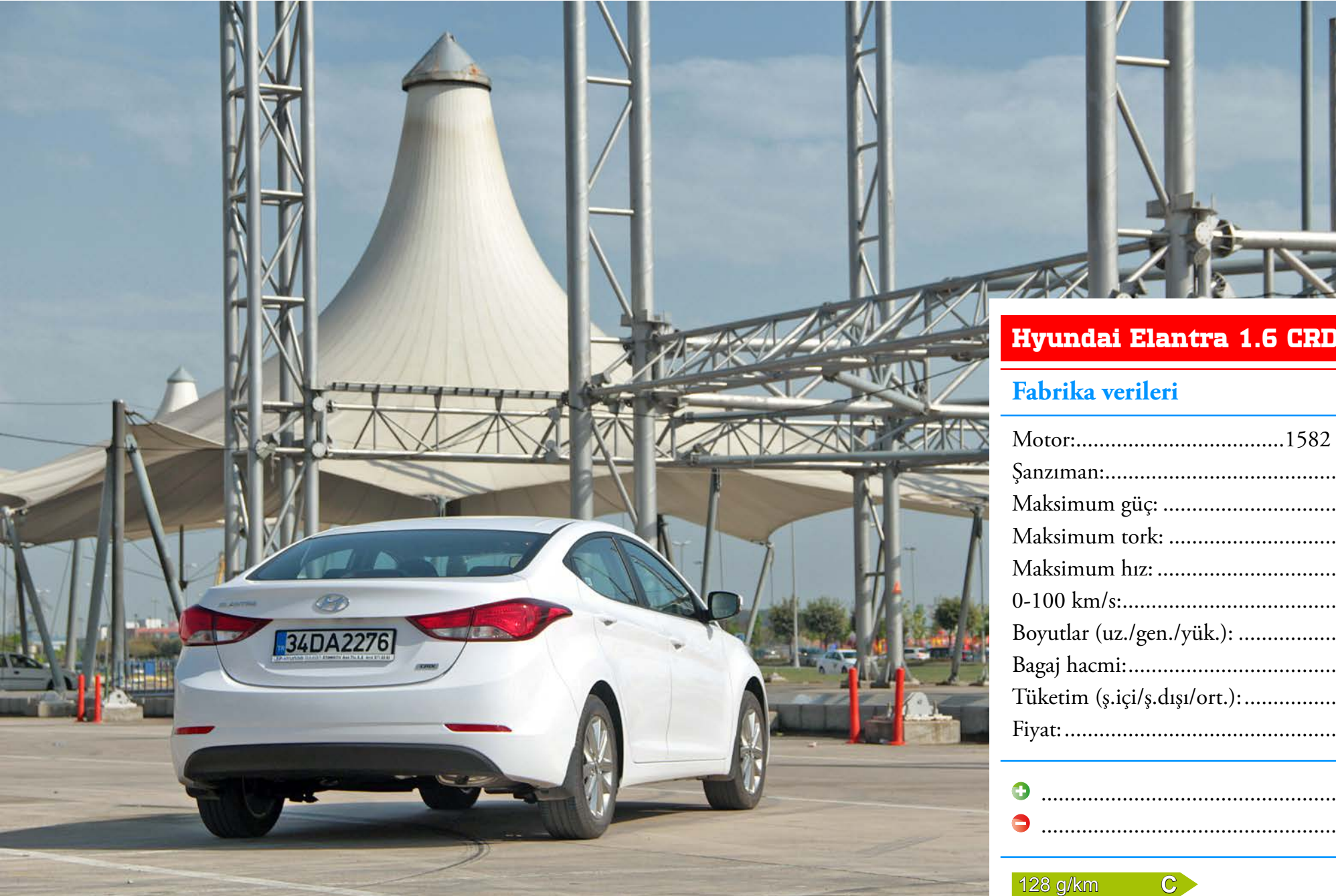


SÜRÜŞÜ NASIL?

Elantra'nın sürüşü konfor öncelikli. Gerek sessiz kabin, gerekse konforlu süspansiyon sistemi kullanıcıların beğenisini kazanacaktır. Direksiyon sertliğinin "Comfort", "Normal" ve "Sport" ayarlarının olması da kullanım önceliğinize göre tercih yapabilmenizi sağlıyor. Sport mod, direksiyondan en hızlı ve net tepkilerin alındığı mod. Manuel şanzımanın geçişleri rahat. Vites kolunun konumu iyi. Görüş açılarının geniş olduğu otomobilde aynalar da yeterli büyüklükte. Fren hissi ve mesafesi tatminkar.

BAZ FİYATI 71.190 TL

Hyundai Elantra 1.6 CRDi Manuel, Türkiye'de sadece Style donanımıyla satılıyor ve fiyatı 71.190 TL. Bu fiyat, otomatik şanzımanlı kardeşinden 3800 TL daha ucuz. Otomobilin fabrika verisi ortalama tüketimi de otomatik şanzımanlı versiyondan 0.9 lt/100 km daha düşük. Tüm bunlar düşünüldüğünde, eğer "Manuel şanzıman benim için sorun olmaz" dersiniz bu versiyon yukarıda saydığımız avantajları sunuyor.



Hyundai Elantra 1.6 CRDi Manuel

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 2750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4550 / 1775 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	485 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.4 / 4.0 / 4.9 lt/100 km
Fiyat:	71.190 TL

+	Tüketim, konfor
-	Arkada baş mesafesi

128 g/km

C

Mercedes-Benz GLA 200 7G-DCT

Alman üreticinin yepyeni bir modeli olan GLA Türkiye yollarına çıktı. GLA, bu sayımıza 1.6 turbo benzinli motora ve 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımana sahip versiyonuyla konuk oldu.





Mercedes-Benz'in ilk kez 2013 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılan yeni crossover modeli GLA; sportif tasarımı ve kaliteli iç mekanıyla öne çıkıyor. Urban donanımlı GLA 200 7G-DCT'yi İstanbul ve çevresinde kullandık.

SPORTİF TASARIM

GLA; 4417 mm uzunluğa, 1804 mm genişliğe ve 1494 mm yüksekliğe sahip bir crossover. Otomobilin dingil mesafesi ise 2699 mm. Rüzgar sürtünme katsayısı 0.31 Cd olan GLA'nın sportif bir tasarıma sahip olduğu, kağıt üstündeki bu verilere bakarak bile anlaşılıyor. Çünkü otomobil; alçak tavana, uzun dingil mesafesine ve başarılı bir rüzgar sürtünme katsayısına sahip. Önde çift xenon farlar (opsiyonel) ve led gündüz farlarına, arkada ise led stoplara sahip aydınlatma grupları, sportif tasarıma modern görünümü ekliyor. GLA'nın bagaj hacmi ise 421 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1235 litreye kadar çıkıyor. Test aracımızda, kokpitteki ve/veya kontakt anahtarındaki butonla elektrikli olarak açılabilen ve kapaktaki butonla kapatılabilen bagaj kapağı bulunuyordu.



KALİTELİ KOKPİT

GLA'nın iç mekanı, bir Mercedes-Benz modelinden beklendiği gibi premium hisse ve kaliteli malzemeye sahip. İşçilik konusunda da çıta hayli yukarıda. Test aracımızda yer alan kumaş-deri karışımı spor koltuklar sportif dış tasarımı desteklerken, panoramik açılır cam tavan (opsiyonel) iç mekana ferahlık katıyor. Ancak hem ön hem de arkadaki alçak tavan yapısı, özellikle araca binerken kafanızı çarpmamak için dikkat etmenizi gerektiriyor. Gösterge birimleri rahat okunan ve kolay takip edilen bir yapıya sahip. Markanın diğer modellerinden de alışık olduğumuz multimedya sistemi de kolay kullanılıyor. Klimanın ayar butonları ise hayli aşağıya konumlandırılmış ve kullanım sırasında gözünüzü yoldan ayırmak zorunda kalıyorsunuz. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Kapı içi gözleri kullanışlı. Ön koltukların sırtlarında cep olmaması bir dezavantaj. Arkadaki diz mesafesi iyi, ancak bu bölgede, zeminin orta kısmından geçen yüksek şaft tüneli, arka sırayı iki kişilik hale getiriyor. Hem ön hem de arka koltuklarda baş mesafesinin kısıtlı olduğunu da belirtelim.



1.6 BENZİNLİ OTOMATİK

GLA 200 7G-DCT'de 1.6 litrelik turbo benzinli motor ve 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman bulunuyor. 5300 d/d'de 156 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında 250 Nm tork üreten motor, otomobile 215 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.8 saniye. Fabrika verilerine göre ortalama 5.9 lt/100 km yakıt tüketen otomobil, bizim genelde İstanbul şehir içinde toplam 230 km'lik, 5 saat 45 dakikalık, 40 km/s ortalama hızda gerçekleşen sürüş izlenimimiz boyunca ortalama 8.2 lt/100 km yakıt tüketti. Bu sürüşümüzde, orta konsoldaki butonla değiştirilebilen "M" (manuel), "S" (Sport) ve "E" (Economy) modlarının hepsini denediğimizi, ayrıca yine aynı bölgedeki butonla kumanda edilen Start&Stop sistemini de bazen kapattığımızı belirtelim. 1435 kg boş ağırlığa sahip otomobilin ortalama karbondioksit salımı ise 138 g/km. Bu aracı kullanan kişiler, muhtemelen motor kaputunu hiç açmayacaklardır (bu işi servis yetkilileri yapacak) ama, kapakta amortisörlü sistem bulunmaması bir dezavantaj.



SÜRÜŞÜ NASIL?

GLA 200 Urban 7G-DCT; istekli motoru, hızlı ve net tepkiler veren direksiyon sistemi, motorla uyumlu çalışan otomatik şanzımanı ve başarılı yol tutuşuyla dikkat çekiyor. Otomobilin önden çekişli olması ise, Mercedes-Benz kullanıcılarının alışık olmadığı bir durum. Görüş açıları önde açık, yanlarda ve arkada ise küçük camlardan dolayı biraz kısıtlı. Ancak ön ve arka park sensörleri sürücünün işini kolaylaştırıyor. Koltuklar sportif, yan yükseltiller vücudu iyi sarıyor ve virajlarda kaymayı engelliyor. Vitesleri direksiyon simidindeki kolcuklarla manuel olarak değiştirmek sürüş keyfini artırıyor. Süspansiyon sistemi, son yıllarda birçok Mercedes-Benz modelinde olduğu gibi biraz sert. Bu da konforu azaltırken, yol tutuşu artırıyor.

BAZ FİYATI 128.700 TL

Urban donanımlı GLA 200 7G-DCT modelinin Türkiye baz fiyatı 128.700 TL. Metalik dağ grisi renk (1979 TL), çift xenon farlar (3360 TL) ve panoramik açılır cam tavan (4732 TL) ekstra donanımlarına sahip test aracımızın fiyatı ise 138.771 TL idi. Otomobilin ilk periyodik bakımı 30.000 km'de gerçekleşiyor ve normal şartlarda 1400 TL

tutacağı belirtiliyor. Yepyeni bir model olan GLA'nın, uzun süredir pazarda kendilerine iyi bir yer edinmiş olan BMW X1 ve Audi Q3 karşısında ne yapacağını bekleyip göreceğiz.



Mercedes-Benz GLA 200 Urban 7G-DCT

Fabrika verileri

Motor:	1595 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7G-DCT (7 ileri çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç:	156 HP @ 5300 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız:	215 km/s
0-100 km/s:	8.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4417 / 1804 / 1494 mm
Bagaj hacmi:	421/1235 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	7.4 / 5.1 / 5.9 lt/100 km
Baz fiyat / Test aracı:	128.700 TL / 138.771 TL

- +Tasarım, performans, yol tutuş, kalite
-Baş mesafesi, klima kumandaları çok aşağıda

138 g/km C



Megane ST 1.5 dCi EDC

Elden geçirilen Megane ailesinde mekanik anlamda bir yenilik olmazken, yüz komple yenilenmiş.



Station karoserli modellere “sport” ibareli isimler verilmesi son dönemin yeni pazarlama modası. Megane da bu modaya uyanlardan. 2013 yılı sonunda makyajlanan Renault Megane ailesinde teknik anlamda pek bir değişim yok. Ama otomobillerin burnu, Renault’un yeni tasarım anlayışı çerçevesinde elden geçirilmiş ve daha çekici olmuş. Megane ST’nin 1.5 dCi 110 HP Touch manuel şanzıman, 1.5 dCi 110 HP GT-Line EDC şanzıman, 1.6 dCi 130 HP GT-Line manuel olmak üzere 3 tipi satılmakta. Bu sayfalarda görülen 1.5 dCi 110 HP GT-Line’in başlangıç fiyatı 78.500 TL olarak açıklanırken, elektrikli açılır tavan için 3000 TL, R-Link multimedya ve navigasyon sistemi için 2500 TL, geri görüş kamerası ve park sensörlerini içeren Visio System için 2500 TL ek ödeme yapmak gerekiyor. LED gündüz farları, metalik görünümlü kapı kolları ve aynalar, 17 inçlik alaşım jantlar GT-Line’a özgü.



Aracın iç mekânı da ön konsoldaki GT-Line kaplaması, GT-Line koltuk döşemeleri ile farklı kılınmış. Bu noktada kalite hissi iyi olan iç mekânda çift bölgeli otomatik klimanın da Megane ST'debu donanımında bulunduğunu belirteyim. Aracın ön kısmında bana göre daha fazla eşya gözü olmalı. Çünkü vites konsolunda bir adet bardaklık var ve kol dayama yerinin altına ulaşmak da pratik değil. Arka koltuk sırasındaki sıkıntı ise bu sınıfa göre kısıtlı baş mesafesi. 524 litrelik bagaj hacmi ise gayet yeterli.

Otomobilde yer alan 1.5 dCi motor otomobil severlerin bildiği bir makine. 110 HP güç ve 240 Nm tork üreten bu motor 6 ileri oranlı çift kavramalı EDC şanzımanla kombine edilmiş. Stop-Start sistemi olmayan otomobilin yakıt tüketimi düşük (test sürecinde 5.8 lt/100 km ortalama tüketim) ve kabul edilebilir bir performans sağlıyor. Süspansiyonu konforlu olan otomobilin arkası, hızlı virajlarda hatchback kardeşlerine göre daha fazla oynuyor ama stabilite kontrol programı ile sürüş güvenli.





SONUÇ

Makyajlı Megane Sport Touerer eskisinden daha albenili bir otomobil. Bununla birlikte düşük yakıt tüketimi, konforlu sürüş gibi özellikler değişmeden devam ediyor.

Renault Megane Sport Tourer 1.5 dCi 110 HP EDC

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri EDC
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Bagaj hacmi:	524/1600 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4567/1804/1507 mm (tavan barları dahil)
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.1 / 3.7 / 4.2 lt/100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	78.500 / 86.500TL

+	Yakıt tüketimi, konforlu sürüş
-	Arka koltukta baş mesafesi

110 g/km **B**



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi