

WWW.

KASIM 2017

SAYI: 111

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

TESLA ROADSTER

VW Polo • SEAT Arona • Subaru XV • Ford Focus RS & Edge • BMW 530i • Hyundai i30 • Peugeot 5008 • Toyota Yaris Hybrid

Çağları değiştirenler değişti

Tarihe bir bakın. Çağlar hep savaşlar, ayaklanmalar ya da devrimlerle değişmiş değil mi? Bunları yapanlar da ya genelde krallar, padişahlar, askerler ya da halk olmuş. İstanbul'un fethini ve Fransız İhtilali'ni bunlara örnek olarak verebilirim. Günümüzde ise çağları dâhiler değiştiriyor. Steve Jobs diye bir adam çıkıyor. Öyle yazılımlarla öyle cihazlar geliştirilmesini sağlıyor ki, dünya dijital çağda, adeta zaman makinesinde ileriye doğru 50 yıllık bir sıçrama yapıyor. Evinizdeki, ofisinizdeki, otomobilinizdeki, hatta cebinizdeki cihazlar değişiyor, akıllanıyor. Sonra Elon Musk diye biri çıkıyor. Otomotiv endüstrisinde öyle teknolojiler geliştirilmesini sağlıyor ki, 100 yıllık markaların geldiği seviye bile çok gerilerde kalıyor. Aynı zamanda bu sayımızın kapak konusu da olan Tesla Roadster öyle teknik özelliklere sahip ki, eğer üretebilirlerse (bunu sorgulamaktan kendimi alamıyorum), bugüne kadar inanılmaz bir bilgi birikimi ve deneyimle çok üst performans seviyelerine gelmiş olan süperspor otomobil üreticileri bile şaşkınlıkla karşılayacaktır. O'dan 100 km/s hıza 1.9 saniyede ulaşan, 10.000 Nm maksimum torka sahip ve maksimum hızı 400 km/s olan bir

otomobilden bahsediyoruz çünkü. Hem de bu otomobil, tek şarjla 1000 km'lik bir menzile ulaşabiliyor. Geçenlerde Türkiye'ye gelip önce Cumhurbaşkanımızla görüşen, ardından da Atatürk'ün ebedi istirahatgâhı Anıtkabir'i ziyaret eden Elon Musk, bence bu modelle otomotivde yeni bir çağı da başlatmış oluyor.

Çünkü bu teknik özellikleri gördükten sonra ne elektrikli otomobillerde ne de süperspor modellerde her şey eskisi gibi olabilir. Diğer üreticilerin, Tesla Roadster üretime geçmeden önce bir şeyler yapmaları gerek, yoksa çok geç olacak.

Elektrik heyecanı

Yerli markalı elektrikli otomobilin 2021'de yollara çıkacağı belirtildi. Bu otomobil, önceden yapılan "yüzde 100 yerli" ve "milli otomobil" söylemlerinden farklı olarak, "Türkiye'nin otomobili" olarak duyuruldu. Bu söylem değişimi gayet yerinde... Zira önceki yazılarımda da belirttiğim gibi olay sadece yerlilikse şu anda fikri mülkiyet hakkı Türk firmalarına ait, Türkiye'de üretilen ve "Türk Malı" damgası taşıyan otomobiller mevcut. Kaldı ki günümüz dünyasında "yüzde 100 yerli" gibi bir kavram pek mümkün gözüküyor. Bu yüzden "yüzde 100 yerli" iddiasını bırakıp "Türkiye'nin otomobili" demek daha doğru bir söylem oldu. Önemli olan ortaya kaliteli, insanların ihtiyaçlarına karşılık verecek, fiyat-fayda yönünden tercih edilebilen bir ürün ortaya koymak. Ondan sonra iş, tüketicilerin o ürünü sahiplenmesi ve üreticinin de faaliyetlerini kârlı şekilde sürdürebilmesine kalıyor. Şimdi herkes çok heyecanlı ama bazı noktaları da akılda tutmak lazım! "Türkiye'nin kolası" sloganıyla pazarlanan meşrubatı hatırlayan var mı? Bunun dışında hali hazırda yerli markalı cep telefonlarımız var, bu telefonlar ne kadar tercih ediliyor? Anadol... Yerli bir otomobil markamızdı. Fiberglastan üretilen bu otomobilin, "inekler yiyor" gibi esprilere maruz kaldığını hatırlayanlar kaç kişidir? Şu anda yerli markalı, elektrikli otobüs üreten Temsa, Otocar gibi firmalar var. Ancak maalesef bu otobüsler ülkemizde "yerli markalı elektrikli otomobil" heyecanını yaratmadı. Bence yeni otomobil markasıyla beraber, diğer bir yerli marka olarak Anadol markasının da, tıpkı MINI gibi "lifestyle" bir çizgide, ancak elektrikli, karbonfiber gövdeli olarak yollara çıkması, ülkemizdeki elektrikli araç heyecanını ve rüzgârını kuvvetlendirmek adına güzel olurdu. Mutlu bir ay dilerim.



HABERLER

- 09 Citroen C3 Aircross
- 12 YouTube Otomobil Yayıncılık kanalı
- 13 Rakamlarla otomotiv
- 14 Instagram'da otomotiv
- 15 Ekim 2017 otomobil satışları
- 21 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 22 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 23 Tesla Roadster

İLK SÜRÜŞ

- 28 Volkswagen Polo 1.0 TSI DSG
- 33 SEAT Arona 1.0 TSI Manuel
- 39 Subaru XV 1.6 Lineartronic AWD
- 46 Isuzu D-Max V-Cross 4x4 6A/T

VİDEOLU TEST

- 52 Ford Focus RS

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 58 BMW 530i Sedan Otomatik
- 63 Ford Edge 2.0 TDCi Powershift 4x4
- 69 Hyundai i30 1.4 Turbo
- 74 Peugeot 5008 1.6 BlueHDi EAT6
- 80 Toyota Yaris Hybrid
- 86 Skoda Octavia 1.0 TSI DSG

YASAL UYARI

- 91 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

KASIM 2017 - SAYI 111

Sahibi

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

Editörler

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

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.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.

Opel Grandland X satışa sunuldu

Kısa bir süre önce PSA tarafından satın alınan Alman Opel markasının en büyük SUV modeli olan Grandland X ülkemizde 123.600 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Araçta ilk etapta Enjoy ve Excellence olmak üzere iki donanım seviyesi bulunuyor. 2018'de ise en üst donanım seviyesi olan Ultimate gelecek. Bir dizel ve bir de benzinli motor seçeneği sunan Grandland X modelinin tüm motor seçeneklerinde 6 ileri manuel ve otomatik şanzımanlar bulunuyor. 1.2 litrelik benzinli motor 130 HP güç üretiyor. Bu motorun maksimum torku ise 230 Nm. 1.6 litrelik dizel ünite ise 120 HP güce ve 300 Nm torka sahip. Kardeşleri Mokka X ve Crossland X'in ardından markanın üçüncü SUV seçeneği olarak satışa sunulan Grandland X 514 litrelik bagaj hacmi sunuyor. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1652 litreye çıkıyor. Crossland X'ten 20 cm daha uzun olan Grandland X, elektrikli bagaj kapağına sahip. Her motor ve donanımda manuel ve otomatik şanzıman seçenekleri sunan aracın fiyatları 123.600 TL ile 177.400 TL arasında değişiyor.



KUSURSUZ TEKNOLOJİ.

Yeni BMW 5 Serisi yarı otonom sürüş teknolojisi, harekete, sese ve dokunmaya duyarlı kontrol sistemi, otomatik park özelliği ve ConnectedDrive teknolojileriyle kusursuz bir sürüş keyfi yaşatmak için Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizi bekliyor. Detaylı bilgi, kiralama ve kredi seçenekleri için 0850 252 1010

[Daha Fazla Bilgi](#)



Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.



Sheer
Driving Pleasure

Makyajlı 308 bayilerde

Fransız üretici Peugeot'yu kompakt sınıfta temsil eden 308'in makyajlı versiyonu ülkemizde 91.600 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Bugüne kadar global olarak 760.000 adet satan bu başarılı model, yeni versiyonunda markanın yeni ön tasarımını yansıtan ve "Aslan" logosuna ev sahipliği yapan dikey konumlu ön ızgaraya ve tüm donanım seviyelerinde sunulan led gündüz farlarına sahip. İç mekânda ise yeni grafik efektleriyle üç boyutlu navigasyona ve hızlı tepki veren kapasitif dokunmatik ekrana yer verilmiş. Yeni Peugeot 308'in motor kaputunun altında ise performans ile yakıt ekonomisini aynı potada eriten yüksek verimlilik seviyesine sahip dizel ve benzinli motorlar görev yapıyor. 1.6 BlueHDi turbo dizel motor ve 1.2 PureTech turbo benzinli motorlarla kombine edilen EAT6 tam otomatik şanzıman, maksimum konforun yanı sıra düşük yakıt tüketimi vaat ediyor. Yenilenen 308 Hatchback, "Access", "Active", "Allure" ve "GT Line" olmak üzere ilk etapta dört farklı donanım seviyesiyle ithal ediliyor.



Aklın başyapıtı E-Serisi, hayatınızı kolaylaştırmak için üretildi.

Şimdi, E-Serisi'ndeki Mercedes me connect hizmetleri sayesinde, otomobilinize uzaktayken bile çok yakınsınız. Uzaktan Merkezi Kilit Kontrolü özelliğiyle otomobilinizi uzaktan kilitleyebilir, kilidini açabilirsiniz. Uzaktan Araç Durumuna Erişim ile lastiklerinizin basıncından silecek suyunuza kadar her türlü bilgiyi, sanki direksiyonunuzun başındaymış gibi bilirsiniz. Şimdi aracınıza uzaktayken bile hakimsiniz.

Mercedes me connect uzaktan erişim hizmetleri, 2017 imal yılı bir Mercedes-Benz otomobil ile ücretsiz edinilebilen bir Mercedes me hesabı gerektirir. Kullanıma açılmasından itibaren üç yıl süre ile ücretsiz sunulur. G-Serisi'nde bu hizmetler değişiklik gösterebilir. Detaylı bilgi için Mercedes-Türk bayileri ile iletişime geçebilirsiniz.



Alfa Romeo Stelvio Türkiye’de

Alfa Romeo tarihindeki ilk SUV modeli olan Stelvio, ülkemizde 430.000 TL’den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Stelvio’da 2.0 litrelik “2-in-1 turbo” beslemeli benzinli motor yer alıyor. 280 HP güç ve 400 Nm tork üreten bu motor 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Gücünü dört tekerleğe birden aktaran Q4 adlı 4x4 sistemiyle donatılan Stelvio, sınıfının en iyi değerine imza atarak 0’dan 100 km/s hıza 5.7 saniyede ulaşıyor. Maksimum hızı 230 km/s olan Alfa Romeo Stelvio’nun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 7.0 lt/100 km. Stelvio 4687 mm uzunluğa, 1903 mm genişliğe ve 1671 mm yüksekliğe sahip. Karakteristik Alfa DNA sürüş modu sayesinde istenen sürüş modu tercih edilebilirken, çift bölge iklimlendirme sistemi, Harman Kardon imzalı 14 hoparlörle donatılan Alfa Connect bilgi ve eğlence sistemi gibi donanımlar, yaşam alanını eğlenceli kılıyor. Orta konsolun en üst noktasında sürücünün görüş alanında konumlandırılan ve Magneti Marelli ile birlikte geliştirilen entegre 3D navigasyonlu yüksek çözünürlüklü, 8.8 inç boyutundaki ekrana sahip Alfa Uconnect üzerinden otomobille ilgili birçok kontrole erişilebiliyor. Stelvio, 525 litrelik değerle sınıfının en büyük bagaj hacimlerinden birini de beraberinde getiriyor.



RENAULT
Passion for life

Yeni Renault MEGANE Sedan

Tavrın, hayat tarzın.



Dinamik ve ayırt edici tasarım
8,7” Dokunmatik Ekran ve Head-Up Display
EDC çift kavramalı dizel otomatik vites

MEGANE Sedan versiyonlarının yakıt tüketimi en az 3,5 lt/100 km, en fazla 8,6 lt/100 km; ortalama CO₂ salımı en az 96 g/km, en fazla 142 g/km’dir. Model üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi renault.com.tr’de.

Renault’nun tercihi **elf**

[f](https://www.facebook.com/renaulttr) [i](https://www.instagram.com/renaulttr) [y](https://www.youtube.com/renaulttr) [renault.com.tr](https://www.renault.com.tr)

Yeni Wrangler yüzünü gösterdi

Jeep'in efsanevi Wrangler modelinin yeni jenerasyonu gün ışığına çıktı. Bugüne kadar üretilen en yetenekli SUV unvanına sahip Wrangler, yeni neslinde de ikonik tasarım özelliklerini korurken, yüksek verimliliğe sahip gelişmiş motor seçenekleri, teknolojik donanımları ve daha çeşitli karoser kombinasyonlarıyla ilk kez 29 Kasım'da Los Angeles Auto Show'da maceraseverlerin karşısına çıkacak. İkonik yedili ızgara, maskülen tasarım hatları, sembolik yuvarlak farları ve kare stop grubuyla geçmişe olan aidiyetini dışa vuran yeni Jeep Wrangler, daha iyi aerodinamik özellikleri, yükseltilmiş malzeme kalitesi ve mükemmel işçilik seviyesiyle dikkat çekerken, karoser seçeneklerinde sunulan çeşitlilik de macera sever 4x4 tutkunlarını mutlu edecek. Katlanabilen ön camı, farklı kapı sayısına sahip karoser kombinasyonu ve tamamen açılabilen tavan yapısıyla açık hava özgürlüğünü en üst seviyeye çıkaran yeni Wrangler'ın Los Angeles Auto Show'un ilgi görecek yeni modelleri arasında yer alması bekleniyor.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ

VIDEO

START

TEST

HABER

www.otomobil.com.tr

Porsche 911 ailesine yeni üye

Porsche, 1968 yılında piyasaya sunduğu 911 T modelini yeni 911 Carrera T modeliyle yeniden canlandırdı. Porsche'nin "Touring" modellerini tanımlamak için kullandığı T harfiyle adlandırılan 911 Carrera T, 20 milimetre daha alçak spor şasi, ağırlığa göre optimize edilmiş Sport Chrono Paketi, kırmızı sembollere sahip daha kısa vites kolu ve merkezi Sport-Tex kaplamalı koltuklar gibi 911 Carrera'dan farklı birçok özelliğe sahip. Çift turboşarjlı, 3.0 litrelik, 6 silindirli yatık motor 370 HP güç ve 1750-5000 d/d aralığında 450 Nm maksimum tork üretiyor. 3,85 kg/HP'ye yükseltilecek ağırlık-güç oranı daha yüksek performans ve daha çevik sürüş dinamikleri sunuyor. Vites aralıkları kısaltılan manuel şanzıman ve mekanik diferansiyel kilitleri sayesinde, 911 Carrera T 0'dan 100 km/s hıza 4,5 saniyede, yani 911 Carrera Coupe'den 0.1 saniye daha kısa bir sürede çıkıyor. Yeni otomobilin 200 km/s hıza ulaşması ise 15.1 saniye sürüyor. Carrera T'de opsiyonel olarak sunulan Porsche Doppelkupplung (PDK) şanzımanla, 0'dan 100 km/s'ye çıkma süresi 4.2 saniyeye, 200 km/s'ye ulaşma süresi ise 14,5 saniyeye iniyor. Otomobilin maksimum hızı ise iki şanzımanla da 290 km/s'nin üzerinde.



e-otodergi

**SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN
SİMGELERE TIKLAYINIZ.**



Citroen C3 Aircross satışa sunuldu

Citroen'in B-SUV segmentindeki modeli C3 Aircross, ülkemizde 1.2 lt benzinli ve 1.6 dizel motorlu seçeneklerle satışa sunuldu.

Yazı: Tarık Akagün

K

üçük SUV sınıfı her geçen gün popülerliğini arttıran bir segment. Biz de bu segmentin en yeni üyelerinden olan Citroen C3

Aircross ile ilgili ilk sürüş tecrübemizi bir önceki sayımızda sizlere aktarmıştık. O an için henüz belli olmayan fiyatlarıysa ve satış ile ilgili bilgileri ise bu sayımızda aktarıyoruz.

Opel Crossland X ile aynı platformda üretilen Citroen C3 Aircross ülkemizde 1.2 PureTech 110 HP EAT6 Shine (113.500 TL), 1.6 BlueHDi 100 HP Feel (105.000 TL), 1.6 BlueHDi 100 HP Shine (113.500 TL) versiyonları ile satışa sunuldu.





Feel donanım seviyesinde sürücü-yolcu hava yastıkları, ön koltuklar için yan hava yastıkları, perde havastıkları, otomatik klima, yağmur sensörlü silecekler, kendiliğinden kararan dikiz aynası, 7 inçlik multimedya ekranı, 16 inç alaşım jantlar ve arka park sensörü gibi ekipmanlar mevcut. Shine'da bunlara ek olarak 2/3, 1/3 oranında kayabilen arka koltuklar, navigasyon, 17 inç alaşım jantlar, çift renkli tavan, ön koltuklarda kol dayama yeri sunuluyor.

Opsiyon listesinde ise Grip Control ile birlikte gelen M+S lastikler, açılabilen panoramik cam tavan, ambiyans döşeme ve geri görüş kamerası yer almakta.

110 HP güç ve 205 Nm tork üreten 1.2 litrelik turbo beslemeli motora sahip C3 Aircross 1.2 PureTech 110 HP EAT6; fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 11.8 saniyede tamamlarken, maksimum 183 km/s hıza ulaşıyor ve ortalama yakıt tüketimi de 5.6 lt/100 km. Bu değerler C3 Aircross 1.6 BlueHDi 100 HP için sırasıyla 12.8 sn, 175 km/s ve 4.0 lt/100 km.



Infiniti QX80 tanıtıldı

Infiniti'nin lüks SUV modeli QX80'in yeni versiyonunun tanıtımı Dubai Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirildi. Nissan'ın premium markası Infiniti'nin bu yeni büyük SUV modelinde 5.6 litrelik V8 motor bulunuyor. Markanın "Güçlü Zarafet" tasarım dilini ortaya koyan aracın maksimum gücü ise 400 HP. Infiniti Başkan Yardımcısı Christian Meunier, "Yeni Infiniti QX80, müşterilerimizin istedikleri her yere lüks içinde seyahat edebilmelerini mümkün kılma amacıyla tasarlandı ve geliştirildi. Markamızın dünya çapındaki lüks araç satışlarının yarısından fazlasını gerçekleştirdiği küresel tam ölçekli SUV segmentindeki konumumuzu kuvvetlendiriyoruz" dedi. Yeni QX80'in üretimi Infiniti'nin Japonya'daki Kyushu üretim tesisinde devam ediyor ve araç 2017 yılının sonlarından itibaren Kuzey Amerika, Asya ve Ortadoğu'da satışa sunulacak. Güncel model, 2016 yılında dünya çapında 20.708 adetlik satış rakamıyla Infiniti'nin dünya çapındaki satışlarının yaklaşık yüzde 9'unu oluşturdu. Dubai Otomobil Fuarı'nda, QX80 haricinde, Infiniti'nin Türkiye'de de satılan premium kompakt crossover modeli Q30, spor sedan modeli Q50 ve spor coupe modeli Q60 da sergilendi.



FXX'e yeni versiyon

Ferrari, pistlere özel F1 tipi çift kavramalı, 7 ileri otomatik şanzımanlı yeni modeli FXX-K Evo'yu tanıttı. FXX ve 599 XX'nin Evo sürümlerinde olduğu gibi, Ferrari FXX-K Evo da Ferrari'nin mücadele ettiği; Formula 1, GT3, GTE ve kendi adını taşıyan tek marka şampiyonası olan Challenge gibi yarış kategorilerinden elde ettiği bilgi birikimiyle geliştirdiği kapsamlı bir paketle donatılıyor. Yarış dünyasından türetilen ve tamamen pist odaklı bir teknik mimariye sahip olan FXX-K Evo önceki XX otomobilleri gibi yol kullanımına uygun olmayıp, kendi özel yarış programı kapsamında kullanılıyor. FXX-K Evo son derece seçkin ve küçük bir Ferrari müşterisi kitlesini hedefliyor. FXX-K Evo'nun yere basma kuvveti, önceki versiyonla karşılaştırıldığında yüzde 23 oranında geliştirilirken, bu türetildiği yol versiyonla kıyaslandığında yüzde 75'lik bir artış anlamına geliyor. 200 km/s hızda 640 kg'lık yere basma kuvveti oluşurken maximum hızda bu kuvvet 830 kg'nin üzerine çıkıyor. Kokpitt, FXX-K Evo modelinin yüksek performansını yansıtan tamamen yeni bir direksiyon yer alıyor.

YouTUBE'da e-otodergi

Bu sayfada, 4 Ağustos 2009 tarihinde açtığımız YouTube kanalımızdan güncel haberler ve videolar paylaşıyoruz. e-otodergi'nin de kurucu ortakları ve editörleri olan Emre Anamur ve Tarık

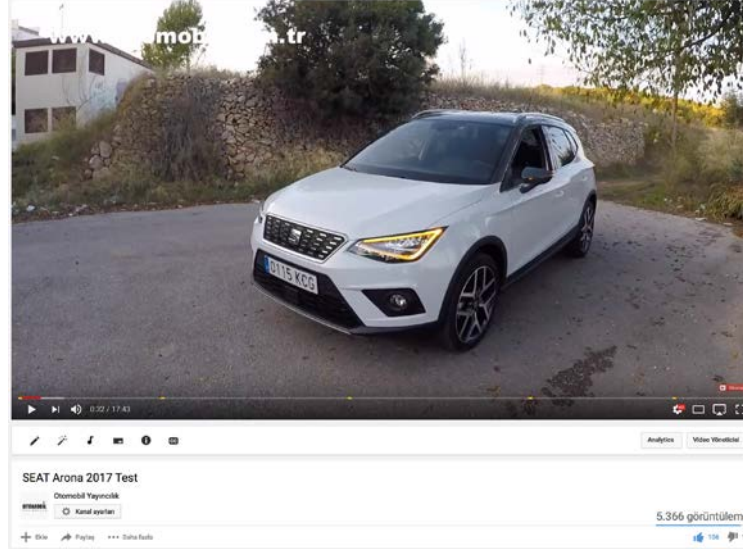
Akagün tarafından yönetilen Otomobil Yayıncılık YouTube kanalının, 18 Kasım saat 22:45 itibariyle 26.853 abonesi var. Kanaldaki videoların toplam görüntülenme rakamı ise 19.634.216. Son günlerde

kanalda yayınladığımız videolardan bazılarını sizlerle paylaşıyoruz. Eğer dergimizi okurken internete bağlıysanız, fotoğraflara tıklayıp bu videoları izleyebilirsiniz. Kanalımıza abone olmanızı dileriz.

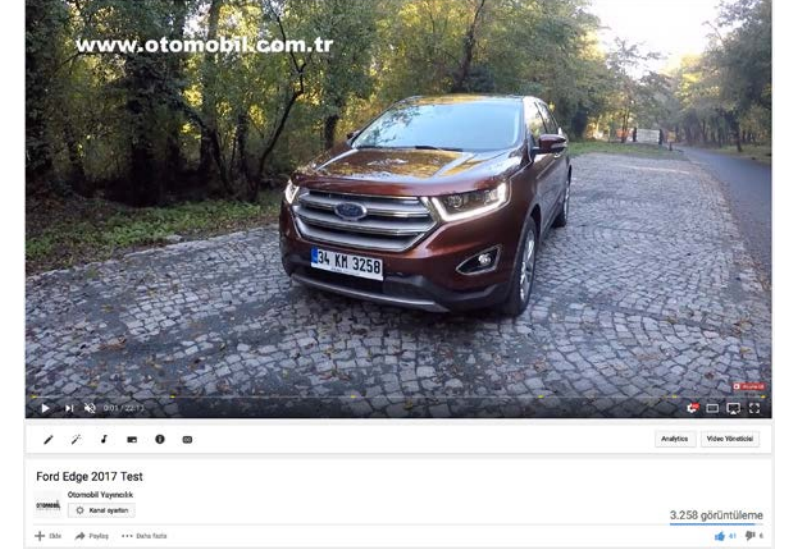
Hazırlayan: Emre Anamur



Subaru XV



SEAT Arona



Ford Edge



Hazırlayan: Emre Anamur

10

Bursa'da yer alan ve 450 bin adetlik üretim kapasitesine sahip Tofaş Fabrikası'nda, üç farklı marka için üretimi gerçekleştirilen Minicargo Projesi'nin, Fiat Professional markalı yüzünü temsil eden Fiorino, 10'uncu yaşını kutluyor.



150.000

Türkiye'de 52 ilde 200'e varan servis noktasıyla hizmet veren Euromaster, 150.000 adetlik lastik depolama kapasitesiyle yaz ve kış lastiklerini bir sonraki mevsime kadar koruyor.

500

Lexus, yüksek performanslı F Serisi modellerinin 10'uncu yılını, 500 adetle sınırlı sayıda üretilecek özel RC F ve GS F ile kutluyor. Fotoğrafta Lexus RC F modelini görüyorsunuz.



0

LeasePlan, Almanya'nın Bonn şehrinde gerçekleştirilen BM İklim Değişikliği Konferansı'nda (COP23) kurumsal şirketler için elektrikli otomobiller pilot programını başlattığını duyurdu ve 2030 yılına kadar tüm araç filosu için net sıfır emisyon oranı elde etmeyi hedeflediğini açıkladı.

2

Hyundai'nin müşteri sadakat programı Blue Card, 2018 yılı için hizmet kalitesini 2 katına çıkarıyor. Hyundai Blue Card'ın aktif 250.000 kullanıcısı tüm yeniliklerden yararlanacak.



13-16

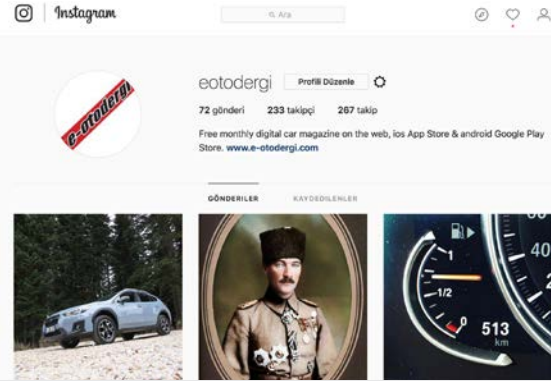
Türkiye'nin Dünya Ralli Şampiyonası takvimine alınması sonrasında, Türkiye Rallisi 13-16 Eylül 2018 tarihlerinde 10'uncu yarış olarak Marmaris'te koşulacak.



Instagram'da e-otodergi ve otomotiv

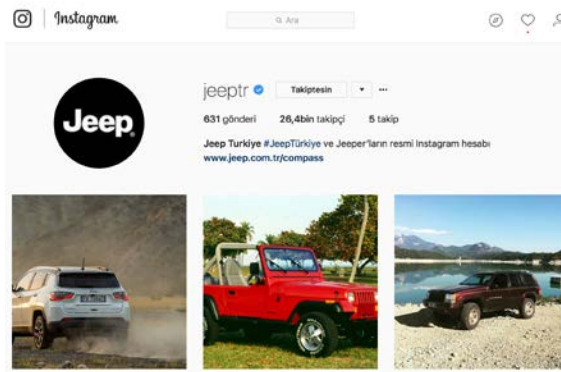
Hazırlayan: Emre Anamur

100'üncü sayımızda start verdiğimiz ve her ay yayınladığımız bu sayfada hem kendi instagram hesabımızı hem de instagram'da hesapları bulunan otomotiv markalarını, sektör yetkililerini, otomotiv gazetecilerini ve öne çıkan otomotiv hesaplarını mercek altına alacağız. Ve elbette hepinizi, "eotodergi" instagram sayfamızı takip etmeye davet ediyoruz.



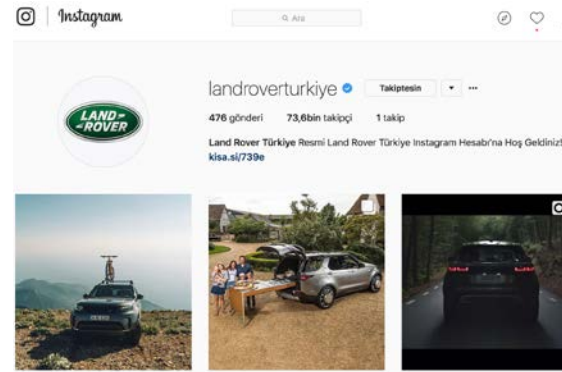
eotodergi

Kendi hesabımız hakkındaki gelişmeleri her ay sizlerle paylaşıyoruz. Şu ana kadar instagram hesabımızda 72 fotoğraf yayınlamışız. 18 Kasım saat 23:00 itibariyle 267 hesabı takip ediyoruz, 233 hesap da bizi takip ediyor. Hesabımızda yayınladığımız son üç fotoğrafta yeni Subaru XV, Mustafa Kemal Atatürk ve yeni BMW 530i yer alıyor.



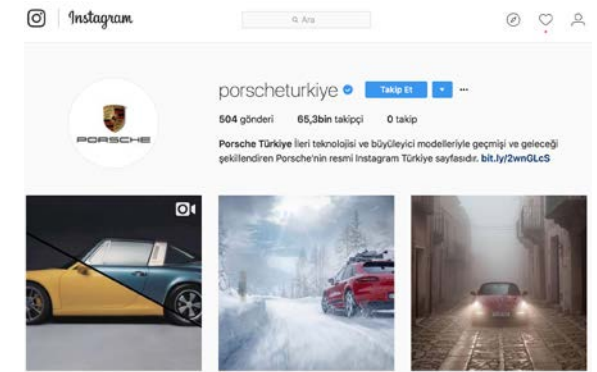
jeeptr

18 Kasım saat 23:00 itibariyle, Jeep Türkiye'nin resmi instagram hesabından 631 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 26.4 bin kişi takip ediyor, Jeep Türkiye ise 5 hesabı takip ediyor. Hesapta yayınlanan son üç fotoğraf ve beğenilme rakamları ise şöyle: Compass fotoğrafı 4962 beğenme, Wrangler tbt fotoğrafı 388 beğenme ve takipçilerden gelen Grand Cherokee fotoğrafı 430 beğenme.



landroverturkiye

18 Kasım saat 23:00 itibariyle, Land Rover'ın Türkiye resmi instagram hesabından 476 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 73.6 bin kişi takip ediyor, Land Rover Türkiye'nin takip ettiği hesap sayısı ise sadece 1 (kitediscovery). Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: Discovery fotoğrafı 815 beğenme, farklı bir Discovery fotoğrafı 1431 beğenme ve Velar videosu 3231 görüntülenme.



porscheturkiye

18 Kasım saat 23:00 itibariyle, Porsche Türkiye'nin resmi instagram hesabından 504 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 65.3 bin kişi takip ediyor, Porsche Türkiye ise hiçbir hesabı takip etmiyor. Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: Targa-Carrera S tbt videosu 3560 görüntülenme, Porsche aksesuar fotoğrafı 719 beğenme ve 718 Boxster GTS fotoğrafı 1511 beğenme.

Ekim'de satışlar arttı

Ekim ayında otomobil satışları bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 10.6 seviyesinde artış gösterdi. Bu yıl Ekim ayında 19.812 adedi yerli üretim, 50.676 adedi ise ithal olmak üzere toplam 70.488 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Zam gelecek söylentisi, Ekim ayında otomobil satışlarının artmasına neden oldu. Normalde mevsimsel olarak zaten otomobil satışlarında Ekim ayında yükseliş oluyordu ancak döviz kurlarının yükselmesi, insanları otomobil fiyatlarının artacağı düşüncesine yönelttiğinden satışlar geçen yıla göre yüzde 10.6 oranında yükseldi.

Yılın onuncu ayında 19.812 adet yerli üretim otomobil satıldı. Satışları giderek artan Renault 7357 adetle Ekim ayında da birinciliğini devam ettirirken, 5358 adet satan Fiat yerli üretim yapan markalar arasında ikinci oldu. Sonrasında 3599 adet satışla Toyota ve 1761 adet satışla Hyundai geldi.

Ekim ayında 50.676 adet ithal otomobil satıldı. İthal otomobil satışları bir önceki aya göre yüzde 35 oranında artış göstermesine karşın, Volkswagen markasının satışları yatay bir seyir gösterdi. Ekim ayında 7956 adet satan Volkswagen markası lider olurken, onun arkasından 4359 adet satışla Opel ikinci, 4132 adet satışla Nissan üçüncü, 3785 adet satışla Audi dördüncü ve 3521 adet satışla Dacia beşinci oldu.

Model sıralamasına gelince: Son altı aydır lider olan Fiat Egea Sedan, Eylül ayında satışları biraz artarak 3741 adetle yine birinci olurken, 3614 adet satışla Renault Megane Sedan ikinci geldi. Satışları artmasına karşın Volkswagen Passat 3592 adet

satışla ikinciliği kıl payı kaçırarak üçüncü oldu.

Normal koşullarda Kasım ve Aralık aylarındaki satışların geçen yıla oranla daha iyi gelmesi gerekiyor. Ancak siyasi ve ekonomik gelişmeler sonucu belirleyecek.

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

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2016	2017	Aylık değişim (%)
Ocak	23.358	25.689	+ 9.9
Şubat	40.588	34.658	- 14.6
Mart	63.975	55.616	- 13.1
Nisan	65.618	57.998	- 12.0
Mayıs	73.832	65.799	- 10.9
Haziran	71.111	66.164	- 7.0
Temmuz	45.566	62.384	+ 36.9
Ağustos	53.977	54.890	+ 1.7
Eylül	51.340	53.423	+ 4.0
Ekim	63.746	70.488	+ 10.6
10 aylık Toplam	553.111	547.109	- 1.1

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Renault	7357	57.322
2	Fiat	5358	46.100
3	Toyota	3599	24.381
4	Hyundai	1761	17.395
5	Honda	1433	14.951
6	Ford	304	4457
Toplam		19.812	164.606

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017	Sıra	Marka	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Volkswagen	7956	66.457	26	Porsche	55	537
2	Opel	4359	34.044	27	Jaguar	32	286
3	Nissan	4132	22.854	28	Mitsubishi	22	287
4	Audi	3785	16.135	29	Alfa Romeo	21	267
5	Dacia	3521	30.991	30	SsangYong	20	291
6	Ford	3008	26.371	31	Infiniti	12	90
7	Peugeot	3004	22.129	32	Maserati	5	49
8	Skoda	2850	18.479	33	Smart	2	104
9	Mercedes-Benz	2797	20.250	34	Ferrari	2	11
10	Hyundai	2662	20.519	35	Aston Martin	2	17
11	Renault	2562	27.917	36	Lexus	1	74
12	BMW	2075	13.667	37	Bentley	1	12
13	SEAT	1545	13.059	38	DS	0	68
14	Citroen	1544	13.309	39	Lamborghini	0	4
15	Kia	1269	8832	Toplam		50.676	382.503
16	Toyota	897	5640				
17	Honda	648	5404				
18	Suzuki	475	3118				
19	Volvo	425	3106				
20	Jeep	243	1781				
21	Land Rover	208	1462				
22	Subaru	166	1195				
23	MINI	154	1041				
24	Fiat	116	1558				
25	Mazda	100	1067				



Sıralama genelde aynı

Bu segmentte model azlığından dolayı sıralama ve satış adetleri çok fazla değişiklik göstermiyor. Her zaman olduğu gibi tek yerli üretim A segmenti otomobil olan Hyundai i10 modeli, 170 adet satışla Ekim ayının birincisi oldu. Onun peşinden 27 adet satışla Kia Picanto ve 13 adet satışla Fiat 500 geldi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Hyundai i10	170	1418
2	Kia Picanto	27	110
3	Fiat 500	13	137
4	Fiat Panda	10	83
5	Opel Adam	4	21
A Segmenti toplam satış		226	
A Segmenti pazar payı		% 0,32	



Renault Clio HB öne geçti

Volkswagen Polo'nun yenilenme döneminde ortaya çıkan boşluğu iyi değerlendiren Renault Clio HB'nin satışları 3370 adede kadar çıktı. Ekim'de filo müşterilerinin tercihi de Renault Clio HB olmuşa benziyor. Yeni SEAT Ibiza da iyi bir giriş yaptı.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Renault Clio HB	3370	23.995
2	Volkswagen Polo	1520	16.238
3	Hyundai i20	1478	15.040
4	Dacia Sandero	1312	14.081
5	Opel Corsa	758	6163
6	Nissan Micra	670	4200
7	SEAT Ibiza	485	3705
8	Toyota Yaris	398	2436
9	Peugeot 208	395	2063
10	Skoda Fabia	382	2103
B Segmenti-HB toplam satış		11.581	
B Segmenti-HB pazar payı-Şubat		% 16,5	



Satışlar sakin gidiyor

B-Sedan segmentin satışları oransal olarak bir önceki aya göre düştü. Bunun en büyük nedeni insanları cezbedecek yeni modellerin piyasaya sürülmemesi. Artık firmalar eskisi gibi B segmentine fazla önem vermiyorlar. Yurt dışında Volkswagen Polo Sedan ya da Toyota Yaris Sedan gibi modellerin ismi geçse de Türkiye'de bu modellerin adından bahsedilmiyor.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Renault Symbol	1507	16.667
2	Peugeot 301	1345	11.294
3	Citroen C-Elysee	1121	9864
4	Skoda Rapid	84	715
5	Kia Rio Sedan	1	66
B Segmenti-Sedan toplam satış		4059	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 5,8	



Volkswagen Golf aynen devam

Yenilenen Volkswagen Golf liderlik koltuğuna iyice ısınmış gibi. Bu durum insanları pek şaşırtmasa da Audi A3 HB modelinin Ekim ayında 1112 adet satarak ikinci olması herkesin dikkatini çekti. SEAT Leon'un 872 adet satarak üçüncü olmasıyla birlikte ilk üç model de aynı grup tarafından üretilen kuzen modeller oldu.



İlk üç yerini koruyor

Türkiye'de en fazla otomobil satılan segment olan C-Sedan kategorisinde yerli üretim otomobil satış oranı Ekim ayında tekrar yükseldi. Honda Civic Sedan biraz geriye düştüğü için Ekim'de en fazla satan üç model yerli üretim kimliği taşıdı. Bir önceki ay ilk dört model de yerli üretimdi.



Volkswagen Passat gaza bastı

Volkswagen Passat Ekim ayında rakiplerinden iyice uzaklaşmaya başladı. Eylül ayında tüm modeller arasında ikinci olurken, Ekim ayında satışlarını arttırmış olmasına karşın üçüncülüğe düştü. D segmenti bir otomobil için bu durum büyük bir başarılı sayılır. Mercedes-Benz C Serisi de Ekim'de satışlarını arttırdı.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Volkswagen Golf	1200	12.461
2	Audi A3	1112	3340
3	SEAT Leon	872	8031
4	Opel Astra HB	632	5245
5	Toyota Auris	431	2834
6	BMW 1 Serisi	351	2377
7	Renault Megane HB	317	3166
8	Hyundai i30	289	1471
9	Fiat Egea HB	287	2877
10	Mercedes-Benz A Sınıfı	199	1693
C Segmenti-HB toplam satış		6509	
C Segmenti-HB pazar payı		% 9,2	

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Fiat Egea Sedan	3741	32.999
2	Renault Megane Sedan	3614	28.766
3	Toyota Corolla Sedan	2899	18.993
4	Ford Focus Sedan	2048	16.688
5	Opel Astra Sedan	1819	15.334
6	Honda Civic Sedan	1433	14.951
7	Hyundai Accent Blue	1124	8882
8	Skoda Octavia	930	6379
9	Fiat Linea	883	7075
10	Volkswagen Jetta	793	8612
C Segmenti-Sedan toplam satış		20.981	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,8	

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Volkswagen Passat	3592	21.561
2	Mercedes-Benz C Serisi	1366	8492
3	Skoda Superb	1059	6482
4	Audi A4	941	3598
5	Opel Insignia	660	2132
6	BMW 3 Serisi	538	3125
7	Renault Talisman	144	1701
8	Ford Mondeo	86	816
9	Volvo S60	78	774
10	Toyota Avensis	20	136
D Segmenti-Sedan toplam satış		7840	
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 11,1	



Sıralama değişmedi

Temmuz ayından bu yana satışları iyi giden yeni BMW 5 Serisi, bu trendi Ekim ayında da bozmadı. 1.6 litre benzinli 170 HP'lik motorla iyi bir rüzgar yakalayan BMW 5 Serisi 761 adet satışla birinci geldi. 633 adet satan Mercedes-Benz E Serisi ikinci olurken, 266 adet satan Audi A6 modeli de dikkat çekti.

E segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	BMW 5 Serisi	761	5203
2	Mercedes-Benz E Serisi	633	4899
3	Audi A6	266	1468
4	Volvo S90	46	397
5	Jaguar XF	0	24
E Segmenti-Sedan toplam satış		1736	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,5	



Mercedes S Serisi esmeye başladı

Daha önceki yazılarımızda da değindiğimiz gibi makyajlanan Mercedes-Benz S Serisi'nin satışları iyi gidiyor. Ekim ayında satışları biraz daha artan Mercedes-Benz S Serisi 59 adede kadar çıkarken, BMW 7 Serisi 18 adet satarak ikinci, Porsche Panamera ise 8 adetlik satışla üçüncü geldi. Mercedes-Benz CLS modeli ise 7 adetle dördüncü geldi.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Mercedes-Benz S Serisi	59	278
2	BMW 7 Serisi	18	182
3	Porsche Panamera	8	28
4	Mercedes-Benz CLS	7	69
5	Audi A8	3	47
F Segmenti toplam satış		106	
F Segmenti pazar payı		% 0,15	



Yenilenen Nissan Qashqai "uçtu"

Nissan Qashqai'nin satışları Eylül ayında gerilemişti. Ancak Ekim ayında ciddi bir yükseliş gösteren Qashqai 2749 adet satışla açık ara lider oldu ve artık bu durum böyle devam edebilir. Çünkü Dacia Duster yenilenme sürecine girdi.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Nissan Qashqai	2749	13.270
2	Dacia Duster	1649	12.017
3	Volkswagen Tiguan	763	6648
4	Hyundai Tucson	719	6268
5	Peugeot 3008	697	4887
6	Toyota C-HR	660	4999
7	Ford Kuga	618	3579
8	Nissan X-Trail	448	2346
9	Suzuki Vitara	430	2790
10	Honda CR-V	422	3033
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			13.126
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 18,6



Mercedes-Benz GLC birinci

Hem GLC hem de GLC Coupe modeliyle dikkat çeken Mercedes-Benz markası Ekim ayında da başarılarını devam ettirdi. Satışlarını daha da arttıran ve 77 adede çıkan GLC Ekim ayında birinci olurken kardeşi GLC Coupe ise 47 adetlik satışla üçüncülüğe yükseldi. 59 adet satışla Discovery Sport ise ikinci oldu.

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

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Mercedes-Benz GLC	77	533
2	Land Rover Discovery Sport	59	342
3	Mercedes-Benz GLC Coupe	47	324
4	Volvo XC60	43	94
5	Land Rover Discovery	42	195
6	Porsche Macan	39	313
7	BMW X3	38	283
8	Land Rover Evoque	34	252
9	Audi Q5	30	247
10	Jaguar F-Pace	28	191
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış		472	
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,67	



İsveç çeliği lider

Birçok uluslararası otomobil fuarına katılmayan, artık yeni dizel motor geliştirmeyeceğini açıklayan ve yeni hibrit modellere yönelen Volvo, bu radikal kararlarıyla başarısını arttırmaya devam ediyor. Doğru yolda olduğunun bir kanıtı da Volvo XC90 modelinin 87 adetlik satışla Üst Lüks SUV segmentinin lideri olması.

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

Sıra	Marka/Model	Ekim 2017	Ocak-Ekim 2017
1	Volvo XC90	87	422
2	BMW X5	36	391
3	Land Rover Range Rover Sport	32	451
4	Audi Q7	32	175
5	Land Rover Range Rover	25	164
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış		264	
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,37	

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 yillığı 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 kiskanılan 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 taktirde, 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. Dergiye bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

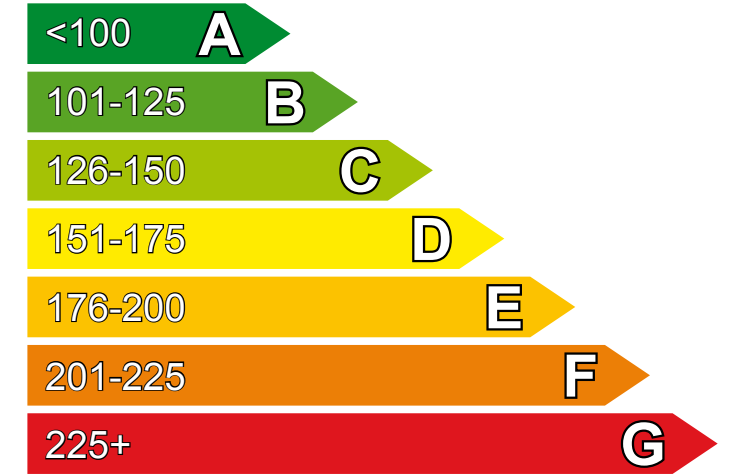
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.



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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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

Dengeleri altüst edecek

Markanın CEO'su Elon Musk tarafından tanıtılan "Tesla Roadster" adlı model, elektrikli otomobil teknolojisini olduğu kadar süperspor otomobil piyasasını da altüst etmeye aday.





Dünyamız hızla değişiyor ve yakın gelecekte, sadece bu değişime ayak uydurabilen markalar sağ kalacak. Diğerleri ise silinip gidecek. Bu durum, otomotiv endüstrisi için de geçerli ve bu dev sektörde bir "Elon Musk" gerçeği var. Maalesef çok erken bir yaşta hayatını kaybeden Steve Jobs, nasıl ki dünyaya yazılımda bir çağ atlattıysa, aynısını Elon Musk otomotivde gerçekleştiriyor. Artık kendisine rahatlıkla "dâhi bir mucit" diyebileceğimiz Elon Musk, öyle bir otomobil tanıttı ki, birazdan ayrıntılarını vereceğimiz teknik özellikleri nedeniyle günümüzün süperspor otomobillerine fark atıyor. İnsan Tesla Roadster'ın özelliklerine bakınca adeta "Ferrari ne yapacak?" diye soruyor.

0-100 km/s: 1.9 sn

Model S, Model X ve Model 3'ün ardından Tesla'nın dördüncü otomobil modeli olarak tanıtılan Roadster hakkında verilen bilgiler çok çarpıcı. Adıyla biraz tezat oluştursa da 4 kişilik iç mekâna sahip olan Tesla Roadster sökülüp bagajda saklanabilen bir cam tavana sahip. Bu sayede otomobil istendiğinde coupe, istendiğinde ise cabrio olarak kullanılabilir. Elon Musk'ın "supercar" (süper otomobil) olarak tanımladığı Roadster, teknik özellikleriyle bu tanıma hak ediyor.





Öyle ki, otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi sadece 1.9 saniye. Bu da olağanüstü bir performans. 0-160 km/s deparını ise sadece 4.2 saniyede tamamlayan otomobilin 0-400 metre performansı da hayli kısa sürüyor: 8.8 saniye.

1000 km menzil

Yüzde 100 elektrikli bir otomobil için günümüzde ne tür menzillerden bahsediliyor? 300 km? 500 km? Ve bu menziller "çok iyi" diye tanımlanıyor değil mi? Şimdi sıkı durun: Tesla Roadster'ın menzili 1000 km! Yanlış duymadınız, bu yeni modelin tek şarjla 1000 km yol gidebileceği iddia ediliyor. Bu, dolu depolu bir

dizel otomobilin ulaşabildiği menzille hemen hemen aynı ve aynı zamanda da elektrikli otomobiller için bir rekor tabii ki. Bunu sağlayan bataryaların 200 kW/saat kapasiteye sahip olduğu belirtildi. Dört tekerlekten çekişli olduğu ifade edilen Tesla Roadster'ın maksimum torku da dudak uçuklatacak türden: 10.000 Nm. Testlerimizde 500-600 Nm maksimum torka sahip otomobiller için "Çok yüksek torka sahip" dediğimizi hatırlatmak isterim.

Fütüristik direksiyon simidiyle dikkat çeken Tesla Roadster, sadece 1.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşıyor.



Ön siparişler başladı

Gelelim cebimize dokunan bilgilere: Tesla Roadster'ın ABD fiyatı 250.000 ABD Doları (yaklaşık 1 milyon Türk Lirası) olarak açıklandı. Ancak üretim ve teslimatlar hemen başlamıyor. Bunun için 2019'u beklemek gerek. Ama 2019'da da Tesla Roadster'inizi teslim almak istiyorsanız bugünden 50.000 ABD Doları tutarındaki kaporanızı yatırıp ön sipariş vermelisiniz. "Ben verdim bile" demeyi gerçekten de çok isterdim. Yılbaşı piyango çekilişine az kaldı. Kimbilir, belki de...

VW Polo 1.0 TSI DSG

VW Polo, büyüyen boyutları ve artan konforuyla hiç olmadığı kadar Golf'e yaklaşmış.



Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / Göcek-Muğla

VW Polo'nun merakla beklenen yeni neslini, Göcek ve çevresindeki yollarda düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullandık.

Yeni VW Polo ülkemizde 1.0 75 HP, 1.0 TSI 95 HP benzinli motorlar ile 1.6 TDI 80 HP ve 1.6 TDI 90 HP dizel motor seçenekleriyle satılıyor. DSG şanzıman sadece 1.0 TSI 95 HP'lik versiyonlarda alınabiliyor. Polo 1.0 75 HP Trendline'in başlangıç fiyatı 66.200 TL olarak açıklanırken, Polo 1.0 TSI 95 HP DSG Comfortline 86.400 TL'lik, Polo 1.0 TSI 95 HP DSG Highline ise 89.800 TL'lik başlangıç fiyatına sahip.

Tasarım ve iç mekân

Yeni Polo, ilk defa Seat Ibiza'da karşımıza çıkan MQB A0 platformu kullanılarak üretilmiş. Düz ve temiz çizgiler kullanılarak tasarlanan otomobil eskisinden daha uzun (+81 mm), daha geniş (+69 mm) ve 2654 mm'lik dingil mesafesi de daha fazla (+94 mm). Bununla beraber yüksekliğin 7 mm azalmış olmasıysa ufak bir fark. Genel görünüm itibarı ile eskisine



kıyasla yere daha sağlam basan bir görünüm sunan otomobilin iç mekânında tam anlamıyla devrim yapılmış. Dış tasarımı olduğu gibi iç mekanda da yatay ve düz çizgilerin kullanıldığı kokpit, orta kısmında 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranını barındırıyor. Comfortline donanım seviyesindeyse 6.5 inçlik ekran var. Bu arada fotoğraflarda gözüken çift bölge otomatik klimanın da Highline ile geldiğini belirtelim. Ön ve arka koltuklarında küçük sınıf hatchback'ler için başarılı oturma alanı sunan otomobilin bagaj hacmi 71 lt'lik artışla 351 lt olmuş.

Motor ve sürüş özellikleri

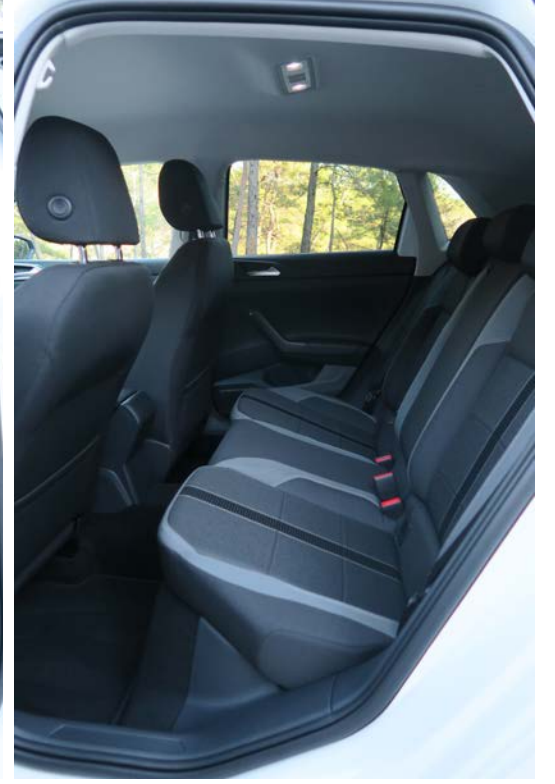
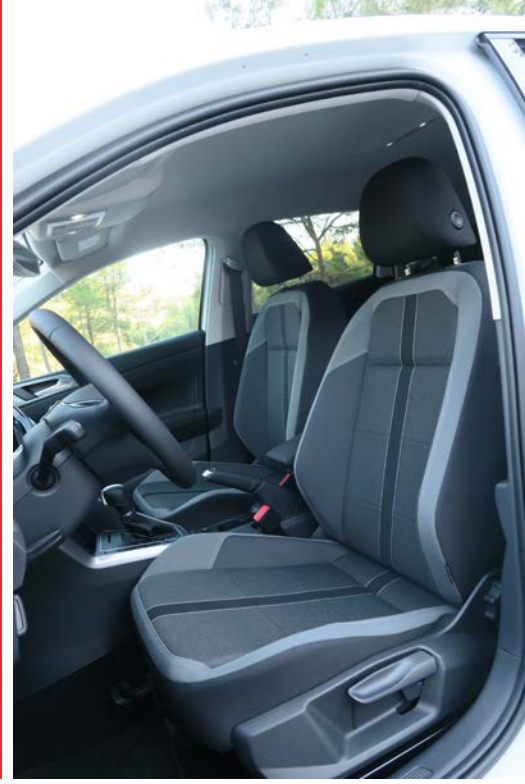
999 cc'lik 3 silindirli motor maksimum gücü olan 95 HP'yi 5000-55000 d/d aralığında, 175 Nm'lik maksimum torku da 2000-3500 d/d aralığında üretiyor. Motor eski 3 silindirli motorlar gibi değil, yeterince sessiz ve sarsıntısız. 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla kombine edilen bu motor fabrika verilerine göre 187 km/s maksimum hız ve 10.8 saniyelik 0-100 km/s değeri sağlıyor. Yine fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimiye 4.7 lt/100 km. Bu değerler ışığında baktığımızda

Yeni Polo'nun 4071 mm'lik uzunluğu eskisinden 81 mm, 2654 mm'lik dingil mesafesiye eskisinden 94 mm daha fazla.



yeni Polo 1.0 TSI 95 HP DSG'nin, daha güçlü ve daha uygun fiyatlı (83.000 TL) kuzeni Ibiza 1.0 TSI 115 HP Style'dan daha yavaş, ancak kısa bir süre önce yollara çıkan yeni Ford Fiesta 1.0 Ecoboost 100 HP Otomatik'ten daha hızlı olduğu ortaya çıkıyor. Polo'nun yol tutuş limitleri ve dengesi eskisinden belirgin derecede daha iyi. Bununla birlikte sürüş güvenliği opsiyonel olarak alınan modern sürücü asistan sistemleri sayesinde daha da yükseltilebiliyor. Bu otomobille ilgili sürüş esnasında beni rahatsız eden nokta, A sütunu civarında oluşan rüzgâr sesi oldu.

Ön ve arka koltuklarında sunulan yaşam alanı kendi sınıfındaki iyi örneklerden. 351 lt'lik bagaj hacmi bundan 20 yıl önceki Golf'ün bagaj hacmi kadar.



Sonuç

Yeni Polo eskisine göre birçok alanda ilerleme kaydetmiş. Yol tutuşu daha iyi, iç hacmi ve bagajı daha büyük olsa da fiyat-fayda, fiyat-performans gibi konularda hem rakibi, hem de akrabası olan Ibiza'dan daha geride. Üstüne üstlük böylesine modern bir otomobilin standart donanımında neden sadece 2 hava yastığı olduğunu da anlayabilmek de güç.

VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 95 HP DSG HIGHLINE

Fabrika verileri

Motor: ...999 cc, 3 silindirli, 12V, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo	
Şanzıman:.....	7 ileri oranlı DSG
Maksimum güç:.....	115 HP @ 5000-5500 d/d
Maksimum tork:.....	175 Nm @ 2000-3500 d/d
Maksimum hız:.....	187 km/s
0-100 km/s:.....	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):.....	4071/1751/1446 mm
Bagaj hacmi:.....	351 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):.....	5.8/4.1/4.7 lt /100 km
Fiyat:.....	89.800 TL
+	Büyüyen iç mekân, şanzıman, yol tutuş
-	Rüzgâr gürültüsü, fiyat-donanım-performans ilişkisi

107 g/km **B**



SEAT Arona

SEAT'ın ilk B segmenti crossover modeli Arona'yı Barcelona'da gerçekleştirilen basın test sürüşü organizasyonunda test ettik.



Yazı: Emre Anamur / Barcelona
Fotoğraflar: SEAT Medya

Crossover ve SUV model geliştirme konusunda en atak markalardan biri de SEAT. Volkswagen Grubu'nun İspanyol markası, kompakt SUV Ateca'nın ardından küçük sınıfta yer alan crossover model Arona'yı yollara çıkarmaya hazırlanıyor.

Tasarım

Markanın ilk B segmenti crossover modeli olan Arona, adını tüm SEAT modellerinde olduğu gibi İspanya'daki bir kasabadan almış. VW Grubu'nun MQB A0 adlı yeni platformunda geliştirilen otomobil, SEAT'ın yeni modellerinde yer verdiği yeni tasarım anlayışına sahip. Bildiğiniz gibi bu yeni tasarım Leon, Ateca ve Ibiza modellerinde de yer alıyor. Son derece modern ve göze hoş gelen ön tasarımda üçgen yapıllı led gündüz farları ve led sinyaller bulunuyor. Tam önden bakıldığında büyük bir "X" harfi oluşturan ön ızgara ve tampon da markanın tüm yeni modellerinde kullandığı tasarım dilinin bir parçası.

Arona'ya yandan bakıldığında led sinyalli dış dikiz aynaları, yarattığı çeşitli gölge oyunları ile aracı dinamik gösteren çizgiler, karartılmış arka camlar, 18 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlar, dodikleri ve otomobilin taban çizgisini saran plastik kaplama, krom tavan barları ve SEAT modellerinde ilk kez yer verilen bir özellik olarak C sütununda Xcellence donanımını vurgulayan "X" logosu dikkat çekiyor. Gövde ile tavanın farklı renklerde olması araca sportiflik katarken, keşke bu güzel tasarım köpekbalığı sırtı şeklinde bir antenle taçlandırılısaydı. Arka tasarıma bakıldığında ise entegre spoyler, karartılmış arka cam, led teknolojili stop lambaları ve sinyaller ile SEAT logosunun altındaki büyük "Arona" yazısı öne çıkıyor. Stop lambalarının üçgen tasarımı ön farlarla bütünlük sağlıyor. Tampondaki krom parça da sportif yapıyı pekiştiriyor. Bagaj kapağının logodan değil, logonun altındaki bir butonla açıldığını da belirtelim.



Boyutlar

B segmentinde yer alan yepyeni crossover model SEAT Arona; 4138 mm uzunluğa, 1780 mm genişliğe, 1552 mm yüksekliğe ve 2566 mm dingil mesafesine sahip. Yeni Ibiza'dan sadece 2 mm daha uzun ama Ateca'dan 22 mm daha kısa bir araç olan Arona'nın yerden yüksekliği 190 mm. 5 kişilik otomobilin sürücülü ağırlığı, bu sayfalarda gördüğünüz 1.0 TSI 115 HP Manuel versiyonda 1187 kg (DSG'li versiyonda 1210 kg). Otomobilin bagaj hacmi ise 400 litre. Bagaj kapağında elektrikli açma-kapama sistemi bulunmuyor.

İç mekân

5 kişilik iç mekâna sahip Arona'da markanın diğer modellerinden, özellikle de yeni Ibiza'dan aktarılan bir konsol tasarımı bulunuyor. Malzeme olarak ağırlıklı olarak sert plastik tercih edilmiş.



Ancak opsiyonel olarak ön konsolu deri kaplatmak da mümkün. Ana gösterge tablosunda iki büyük yuvarlak analog göstergenin ortasında bir TFT bilgi ekranı bulunuyor. Ön konsolda yer alan ve sınıfının en iyilerinden biri olarak tanımlayabileceğimiz 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran, Full Link özelliği sayesinde Android Auto ve Apple Car Play bağlantılarına imkân tanıyor. Tepki hızı ve grafikleri çok başarılı olan bu ekran ayrıca navigasyona ve geri görüş kamerasına ev sahipliği yapıyor. Xcellence donanımında yer alan kablosuz şarj alanı konforu arttırıyor. Ayrıca bu bölgede yer alan iki adet USB ve bir adet de aux girişi modern otomobillerin olmazsa olmazlarından. Çift bölge otomatik klima hızlı ve etkin çalışıyor. Hem sürücü hem de ön yolcu koltuğunda ısıtma bulunuyor. Mekanik el freni yerine elektronik park freni olmasını beklerdik ama buna rağmen bu bölgeye iki bardaklık ve bir de içi eşya gözlü kol dayama sığdırılmış. Ancak bardaklığa yüksek bir şişe (500 ml'lik su şişesi) koyarsanız manuel şanzımanın vites koluna erişiminiz engelleniyor. Arka koltuk sırası adeta biraz es geçilmiş. Çünkü burada koltuk sırtlıklarındaki ceplerden hariç herhangi bir özellik yok. Yani tavanda aydınlatma, orta koltuğun önünde havalandırma kanallarına, kapı üstlerinde tutamaklara ve orta koltuk sırtında kol dayamaya yer verilmemiş. Arka camların tam açılmaması da bir dezavantaj. Ayrıca şaft tüneli, tıpkı Ibiza'daki gibi çok yüksek. Diz ve



Vites kolunun hemen ilerisindeki alanda kablosuz şarj imkanı var. Burada ayrıca 2 adet usb, 1 adet de aux girişi mevcut. Full link teknolojili 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran ise tepki hızıyla övgüyü hak ediyor.

baş mesafeleri sınıf ortalamalarında iken omuz mesafesi, yüksek şaft tüneli nedeniyle burada iki yetişkin oturabileceği için son derece yeterli. Sağ ve sol arka koltuklarda Isofix bağlantısı olduğunu da belirtelim.

Sürüş özellikleri

Test aracımızda 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo benzinli motor ve 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor. 115 HP güç ve 200 Nm tork üreten motor, elde ettiği bu gücü ve torku ön tekerleklerle iletiyor. 4x4 seçeneği bulunmayan Arona'nın 0-100 km/s hızlanma süresi 9.8 saniye, maksimum hızı

ise 182 km/s. Fabrika verisi ortalama 4.9 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen aracın karbondioksit salımı ise hayli düşük: 114 g/km. 10.6 metrelik dönüş çapıyla şehir içinde pratik bir kullanım sunan otomobilin ön emniyet kemerlerinde yükseklik ayarı bulunmuyor. Direksiyon simidi ve sürücü koltuğunda ise bu tür bir ayar var. Görüş açıları net, ayna ve camlar büyük. Ayrıca aracın yerden yüksek olması, yola hâkim bir sürüş pozisyonu sağlıyor. Kumanda birimleri çoğunlukla ergonomik olarak yerleştirilmiş. Göstergeler ve dijital ekran kolay takip ediliyor. Ancak 8 inç'lik ekran biraz daha yükseğe konumlandırılabilirdi. 3 silindirli motor

rölantide biraz titreşimli çalışıyor. Performansı ise hem şehir içi hem de şehir dışında yeterli. Ara hızlanmalar da atak. Test aracımızdaki 6 ileri manuel şanzımanın vites geçişleri kemiksiz, ana gösterge tablosunda vites değiştirme uyarısı fonksiyonu var. Direksiyon tepkileri iyi. Süspansiyon İspanya yollarında herhangi bir konfor eksikliği hissettirmedir. Yol tutuş da bu performanstaki bir araç için yeterli. Ancak izolasyon için "başarılı" diyemeyeceğiz çünkü otomobil, özellikle 100 km/s hızdan itibaren yüksek oranda rüzgâr sesi alıyor. Stop-Start hızlı çalışıyor. Opsiyonel olarak satın alınan SEAT Sürüş Profili sayesinde "Eco", "Normal", "Sport" ve "Individual" sürüş modlarından birini seçebiliyorsunuz.

Sonuç

Ateca'nın kardeşi Arona, ülkemize Aralık ayında ithal edilmeye başlanacak. İlk etapta 1.0 TSI 95 HP Manuel ve 1.0 TSI 115 HP DSG (7 ileri) olmak üzere benzinli motorlar gelecek. 2018 yılının ilk çeyreğinde

SEAT Arona'nın bagaj hacmi 400 litre. Arka koltuklar 1/3-2/3 oranında öne katlanabiliyor. 4138 mm uzunluğa sahip olan araç, şehir içinde pratik bir kullanım sunuyor.



Çift renkli gövde yapısı ve modern tasarımıyla dikkat çeken Arona, B-Crossover segmentine yeni bir soluk getirecek.

1.6 TDI 95 HP Manuel, ikinci çeyreğinde ise 1.6 TDI 95 HP DSG (7 ileri) satışa sunulacak. İkisi de manuel şanzımanlı olan 1.6 TDI 115 HP ve 1.5 TSI Evo 150 HP motorların ise getirilmesi düşünülmüyor. "Style" ve "Xcellence" donanımları ithal edilecek olan otomobilin fiyatları ise henüz açıklanmadı. SEAT Arona, markaların son dönemde yoğun ilgi göstermeye başladığı B-Crossover segmentine taze bir kan getirecek. Arona'nın; Nissan Juke, Peugeot 2008, Renault Captur gibi köklü modellerin yanı sıra Hyundai Kona, Kia Stonic ve Volkswagen T-Roc gibi yeni modellerle de sıkı bir rekabete gireceğini belirtelim.

SEAT Arona 1.0 TSI 115 HP Manuel Xcellence

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 5000-5500 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 2000-3500 d/d
Maksimum hız:	182 km/s
0-100 km/s:	9.8 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4138 / 1780 / 1552 mm
Bagaj hacmi:	400 lt
Tüketim (Ort.):	4.9 lt/100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı
+	Tasarım, motor, tüketim, pratik kullanım
-	Yüksek şaft tüneli, sert plastik malzeme, izolasyon

114 g/km

B

Subaru XV

Subaru'nun yeni global platformunda geliştirilen ilk model olan yeni XV'yi Kastamonu-Ilgaz Dağı'nda kullandık.



Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Emre Anamur & Subaru Medya



lkemizde Bayraktar Grubu tarafından temsil edilen Japon üretici Subaru'nun ilk kez 2012 yılında yollara çıkan kompakt crossover-SUV modeli XV, yeni bir platformda yükselen ve yepyeni bir dış tasarımın yanı sıra yenilikçi bir iç mekâna kavuşan yeni modeliyle karşımızda. Yeni XV'yi Kastamonu-Ilgaz Dağı'nda düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda test ettik.

Tasarım

Yeni XV'nin marka içinde "Dynamic X Solid" olarak adlandırılan felsefeyle şekillendirilen tasarımı için "Modern ve sportif" desek yanlış olmaz. Modern derken, çağı yakalayan ön far ve stop lamba tasarımlarını ve bu birimlerde yer alan led teknolojisini kastediyoruz. Adaptif led ön farlar,



viraj içini aydınlatarak güvenliği artırıyor. Ancak keşke sis farları da led teknolojili olsaydı. Siyah mat kaplamalı altıgen ön ızgara ise tasarım tanımlamamızdaki "sportif" kelimesine denk geliyor. Plastik kaplı dodikler, tavan barları, karartılmış arka camlar ve ince yapılı stop lambaları bu yapıyı pekiştiriyor. Subaru'nun yeni global platformu sayesinde otomobilin burulma direncinin yüzde 70 oranında arttığı, öte yandan sağlamlık ve verimliliğin de arttığı ifade ediliyor. Yeni XV, "Sarp Gri" ve "Günışığı Turuncu" adlı iki yeni rengin de dahil olduğu toplam dokuz gövde rengi seçeneğine sahip.



Boyutlar

Yeni XV'nin yeni bir platformda geliştirildiğini belirtmiştik. 2025 yılına kadar yollara çıkacak olan birçok Subaru modelinde kullanılacağı açıklanan bu platform, yeni XV'nin boyutlarına da değişiklik getirmiş. Öyle ki yeni XV, eskisinden 1.5 cm daha uzun, 2 cm daha geniş, otomobilin dingil mesafesi de 3 cm daha uzun. Yükseklikte ise herhangi bir değişiklik olmamış. Yeni XV 4465 mm uzunluğa, 1800 mm genişliğe, 1615 mm yüksekliğe (tavan barlı) ve 2665 mm dingil mesafesine sahip. Otomobilin boş ağırlığı 1425 kg olan yeni XV'nin 5 kişilik kullanımda 385 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1310 litreye çıkıyor. Yeni XV, Subaru'nun 45 yıldır kullandığı simetrik sürekli dört tekerlekten çekiş sistemine sahip. Bu sayede de arazide sorunsuzca yol alabiliyor. Elbette aracın

tasarımı ve boyutları da bunda etkili: Yeni XV'nin yaklaşma açısı 18 derece, uzaklaşma açısı 24 derece, yerden yüksekliği ise 220 mm. Test aracımızda 225/60 R17 boyutlarında ve Yokohama marka lastikler bulunuyordu.

İç mekân

Öncelikle, lansmanda en üst donanım olan Xclusive'i kullanmış olduğumuzu belirtelim. Otomobilin iç mekânı, tıpkı dış tasarımıdaki gibi modern ve sportif. Çağımızdaki otomobillerin olmazsa olmazları yeni XV'nin iç mekânında cömert bir biçimde yer alıyor. Öyle ki; ana gösterge tablosunun bir bölümünde, ön konsolun en üstünde ve onun biraz altında olmak üzere toplam üç adet dijital ekrana yer verilmiş. Ana gösterge tablosunun içinde olan ekran yol bilgisayarı verilerine ev sahipliği yaparken, ön konsolun

Yeni XV'nin iç mekânı, bugüne kadar hiçbir Subaru modelinde olmadığı kadar modern, şık ve işlevsel. Xcellence donanımı çok zengin.



üstündeki 6.3 inç'lik ekran radyo kanallarından aracın Eye Sight güvenlik sistemine, aracın o anki eğiminden lastik ve aksların durumuna kadar birçok bilgiyi sürücüye aktarıyor. Renkli ve dokunmatik özellikli 8 inç'lik ekran ise; aracın hemen hemen tüm fonksiyonlarına kumanda etmeyi sağlamasının yanı sıra geri görüş kamerasına da ev sahipliği yapıyor. Bu ekranda ayrıca Apple Car Play özelliği de var. Yüksek oturma konumlu otomobilin görüş açıları son derece geniş. Ön ve arka çaprazdaki kelebek camlar sayesinde ölü nokta minimum düzeyde kalıyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Dört adet USB girişi olması işlevselliği arttırıyor. Arkadaki diz mesafesi sınıf ortalamasının hayli üzerinde. Ancak buradaki yüksek şaft tüneli ortada oturacak olan yetişkini zorlayacaktır. Isofix çocuk koltuğu bağlantı noktaları kolay kullanımlı. Malzeme kalitesi ve işçilik iyi. Test aracımızda yer alan gerçek deri koltuklar, direksiyon simidi, vites kolu ve kapı içi döşemeleri kaliteyi arttıran özellikler. Buralarda yer alan turuncu renkli çift dikiş de son derece güzel.

Motor ve şanzıman

Yeni XV'de, eski modeldeki gibi 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, atmosferik benzinli motora yer verilmiş. Ancak motordaki parçaların yüzde 80'inin yeni olduğu belirtiliyor. Ayrıca yeni motor, eskisinden 12 kg daha hafif. Bu motora Subaru tarafından Lineartronic olarak adlandırılan CVT şanzıman

eşlik ediyor. 6200 d/d'de 114 HP güç ve 3600 d/d'de 150 Nm tork üreten motor, otomobile 175 km/s'lik maksimum hız ve 13.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Yeni Subaru XV 1.6i Lineartronic AWD'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.4 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 145 g/km.

Sürüş özellikleri

Yeni XV'de sürüş pozisyonu zahmetsizce ayarlanabiliyor. Hem sürücü koltuğu hem de direksiyon simidi, en iyi pozisyonu bulabilmek için her yöne ayarlanabiliyor. Ayrıca ön emniyet kemerlerinde de yükseklik ayarı bulunuyor. Performans konusuna gelince: Motorun maksimum gücü ve torkundan da anlaşılacağı üzere performans

düşük. Zaten maksimum hız ve 0-100 km/s hızlanma verisi de bunu doğruluyor. Öte yandan, CVT şanzıman da performansı biraz dizginliyor. Bu otomobilde keşke turbo motor ve tam otomatik ya da çift kavramalı otomatik bir şanzıman bulunsaydı. Vitesleri manuel değiştirme imkânı da bulunmuyor. Direksiyon simidinde ya da vites kolunda bu tür imkân sunulabilirdi. Ancak CVT şanzımanların, diğer otomatik şanzımanlardan daha dayanıklı ve uzun ömürlü olduğunu, ayrıca bu tür şanzımanların yakıt tüketiminin de daha düşük olduğunu belirtelim. Yeni XV 1.6i Lineartronic AWD'nin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.4 lt/100 km ve bu gerçek yol koşullarında yakalanamayacak bir değer değil. Yeni platformla mümkün olan daha alçak ağırlık



merkezinin yanı sıra Subaru'nun 51 yıldır kullandığı "boxer" motor teknolojisi (silindirler yatay ve karşılıklı), keyifli bir sürüşü beraberinde getiriyor. Tork dağılımlı simetrik sürekli dört çeker sistemi de, eğer araçta uygun lastik de varsa tüm zeminlerde sorunsuz ilerlemenizi sağlıyor. Otomobilde yer alan X-Mode, arazi kullanımında adeta bir sigorta işlevi görüyor. Birbirinden önemli yedi teknolojiye oluşan ve tüm yeni XV donanımlarında standart olarak sunulan Eye Sight güvenlik sistemleri bütünü ise, bu araçla kaza yapmanızı çok güçleştiriyor. Zaten Subaru, "En güvenli otomobil markası" olma iddiasını da ortaya koymuş durumda. Sözün özü, yeni XV, şehir içindeki kullanımda maksimum güvenli, hobi kullanımında ise güvenli olmasının yanında sağlam ve işlevsel bir araç olmuş.

Yeni platformun sağladığı avantajlardan biri de arka koltukta artan diz mesafesi. Oturma alanları geniş ve rahat. Eye Sight her donanımda standart. Bagaj hacmi 385 litre.



Sonuç

Yeni XV, Türkiye'de tek motor, tek şanzıman, tek aktarma sistemi ve üç donanımla satışa sunuldu. 1.6i Lineartronic AWD Xtra 114.900 TL, Xtreme 124.900 TL, Xclusive ise 149.900 TL fiyata sahip. Bizce bu fiyatlar, günümüz Türkiye'sinde 4x4 bir kompakt SUV için son derece cazip. Subaru Türkiye'nin 2017 satış hedefi 300 adet XV, 2018'de ise bu rakamın 1700 adede ulaşması bekleniyor ve bu sayede XV, Forester'ın önüne geçerek ülkemizde en çok satan Subaru modeli olacak.





Subaru XV 1.6i Lineartronic AWD

Fabrika verileri

Motor:	1600 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	Lineartronic (CVT)
Maksimum güç:	114 HP @ 6200 d/d
Maksimum tork:	150 Nm @ 3600 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	13.9 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4465/1800/1615 mm
Bagaj hacmi:	385-1310 lt
Tüketim (Ş.İç / Ş.dış / ort.):	7.9 / 5.6 / 6.4 lt 100 km
Fiyat (Xtra / Xtreme / Xclusive):	114.900 / 124.900 / 149.900 TL
+	Tasarım, arkada diz mesafesi, arazi kabiliyeti, güvenlik
-	Motor, şanzıman, performans, şaft tüneli yükseltisi

145 g/km

C

Isuzu D-Max V-Cross

Yenilenen Isuzu D-Max, artan donanım seviyesi ve pick-up segmentinin en ufak motoru olan, yeni nesil 1.9 lt'lik dizel güç ünitesi ile dikkat çekiyor.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Isuzu Medya



Yenilenen Isuzu D-Max'in basın test sürüşü organizasyonu Trabzon ile Sarp Sınır Kapısı arasındaki güzergâhta gerçekleştirildi. Biz de bu organizasyonda 129.800 TL'lik lansman fiyatıyla satışa sunulan, yeni nesil 1.9 lt dizel motorlu D-Max V-Cross'u kullanma fırsatı bulduk. Bu sayfalarda gözüken D-Max V-Cross Tayland'da üretiliyor ve 2018 Ocak ayından itibaren diğer versiyonlar (4x2, 4x4, tek kabin, çift kabin) Türkiye'de üretilmeye başlanacak.

Neler değişti?

D-Max aslında bir makyaj operasyonu geçirdi ve bu kapsamda yapılan kozmetik değişiklikler dışında, donanım seviyesi de yükseltildi. D-Max ailesinin seri başı olan V-Cross'ta yan basamak, krom roll bar, kasa havuzu standart. İç mekândaysa gösterge tablosu yenilenmiş ve Android işletim sistemli, 8 inçlik dokunmatik ekranlı multimedya sistemi dikkat çekiyor. Kabin içindeki yaşam alanı, önceden de olduğu gibi 4 kişi için gayet yeterli. Ancak orta konsolun alt kısmındaki eşya gözü, cep telefonu gibi eşyalar için biraz ufak kalıyor.

D-Max'teki en büyük değişim kuşkusuz ki motorda ve eski 2.5 lt'lik dizel motor, yerini yeni nesil 1.9 dizel motora bıraktı. Yeni motorun 164 HP'lik gücü eskisiyle neredeyse aynı olsa da, 360 Nm'lik tork eskisinden 40 Nm daha düşük. Ancak Isuzu mühendisleri 6 ileri oranlı yeni bir vites kutusu uygulayarak, tork değeri kaynaklı çekiş sorunu yaşanmasının önüne geçmişler. Gerçekten de araçla yol yaparken bir çekiş sıkıntısı yaşamadık. Ancak araçta 3 kişi olduğunu eklemem lazım. Yeni motorun en önemli getirisi, ortalama yakıt tüketiminin 0.6 lt/100 km'lik düşüşle 7.8 lt/100 km olması. Bu güzel bir gelişim. Ancak daha büyük silindir hacmine sahip rakiplerinin daha düşük yakıt tüketimi değerleri vaat etmesi, bu gelişimin biraz kısıtlı kaldığının bir göstergesi. Önceden de olduğu gibi "Shift On The



Makyajla birlikte gösterge tablosu yenilenmiş. 8 inçlik dokunmatik ekran, aslında Android işletim sistemine sahip bir tablet. Eşya gözleri sayıca yeterli ancak vites konsolunun ön kısmındaki eşya alanı biraz ufak ve kullanışsız.





D-Max'te toplam 8 hoparlör var bunlardan iki tanesi sürücü ve ön yolcunun başının üzerinde. Sırt eğimi 24 derece arka koltukların minderleri katlanabiliyor.

Fly" adlı aktarma sistemi ile aracın güç aktarımı kolayca kontrol edilebiliyor. Vites konsolundaki çevirmeli kumanda ile kontrol edilen bu sistemde güç aktarımını 2WD-H (normal yol kullanımı), 4WD-H (kaygan zemin, mıcırly veya karlı yollar) veya 4WD-L (kayalık parkurlar, daha ağır zemin zeminler) olarak ayarlayabilmek mümkün. 70 cm derinliğindeki sulardan geçebilen D-Max V-Cross'un 30 derecelik yaklaşma ve 23 derecelik uzaklaşma açıları da arazi kullanımı için uygun. D-Max'in asfalt üzerindeki karakteri ise birçok pick up gibi biraz sarsıntılı.





Sonuç

Isuzu D-Max V-Cross, AdBlue katkısına ihtiyaç duymayan yeni 1.9 litrelik motoru ile, eskisinden çekiş kaybı yaşamadan daha az yakıt tüketmeyi başarmış. Periyodik bakım aralığı 20.000 km olan bu aracın en büyük avantajıysa, ufak motor silindir hacminden dolayı 5 yıllık süreçte 2000-2500 cc silindir hacmine sahip rakiplerinden 2018 MTV oranlarına göre yaklaşık 9000 TL'lik daha düşük vergi maliyeti sağlaması.

ISUZU D-MAX V-CROSS 4x4 6A/T 1.9 LT

Fabrika verileri

Motor:	1898 cc, 4silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	164 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	360 Nm @ 2000-2500 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5295 / 1860 / 1795 mm
Yükleme alanı:	1552 / 1120 / 465 mm
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.3 / 6.8 / 7.8 lt/100 km
Fiyat:	129.800 TL
+	MTV avantajı, uzun garanti süresi (5 yıl/100.000 km)
-	Sarsıntılı sürüş

205 g/km

E

Türkiye’de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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.

Yayıncılıkta çıtayı biraz daha yükseltiyoruz

Temmuz 2008’de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000’i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık

test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan “G” gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor. 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.

Ford Focus RS

3'üncü nesil Focus RS, dört tekerlekten çekiş sistemi ve "drift" modu özellikleriyle, kullanıcısına sıra dışı bir hızlı hatchback tecrübesi yaşıyor.



Yazı, fotoğraflar ve ölçümler: Tarık Akagün



İlk nesil Ford Focus RS, 2002 yılında yollara çıkmıştı. 2.0 lt 215 HP'lik önden çekişli bu otomobilden sonra ikinci nesil Focus RS, 2.5 lt 305 HP'lik motoru ile sahne aldı. 2016'da yollara çıkan 3. nesil Focus RS ise dört tekerlekten çekiş sistemi ve drift modu gibi özellikleriyle kendi tarihinde ayrıcalıklı bir konuma geldi. 2.3 lt'lik 350 HP gücündeki bu sıra dışı Focus, ülkemizde 90.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor.

Tasarım ve iç mekân

Tasarım detayları, üst seviye ateşli hatchback kullanıcılarının önem verdiği konulardan bir tanesi ve Focus RS; farklı burun yapısı, büyük arka spoyler, arka tampon altı difüzör gibi parçaları barındıran gövde kitiyle gücünü ve farkını resmen dışa vurarak bu sınıf otomobil kullanıcılarının isteklerini tam olarak karşılıyor. Mavi detaylı göstergeler, Recaro ön koltuklar, orta konsolun üstündeki 3'lü gösterge (yağ harareti, turbo basıncı ve yağ basıncı) tablosu da otomobilin özel olduğunu vurgulayan iç mekân detayları.



Focus RS'te yer alan 2.3 lt'lik, 4 silindirli, turbo beslemeli EcoBoost motor; Mustang'de yer alan 2.3 lt'lik motorun güçlendirilmiş bir versiyonu. 6000 d/d'de 350 HP güç üreten olan bu motorun maksimum torku ise 2000-4500 d/d aralığında 440 Nm (overboost ile 15 saniye süresince 470 Nm). 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor çok dengeli bir güç eğrisine sahip, alt devirlerden itibaren canlı ve hangi viteste, motor devrinde olursanız olun otomobili taşıyor. Bu otomobille yola çıktığımda ilk dikkatimi çeken noktalardan bir tanesi biraz yüksekte olan oturma pozisyonu oldu. Benim için pek sorun olmasa da uzun boylular ve alçak sürüş pozisyonu sevenlerin alışması gereken bir nokta.

Focus RS gücü her an hissettiren bir otomobil. Ancak daha etkileyici olanı, otomobilin sürücü ile olan iletişimi. Kısa turlu (2 tur) direksiyon sistemine sahip Focus RS ile virajlarda oyuncak ile oynar gibi oynayabiliyorsunuz. Bunda Öhlins Tenneco üretimi adaptif süspansiyon sisteminin de payı olduğu muhakkak. Amortisörlerin sertliği sinyal kolunun ucundaki buton vasıtasıyla değiştirilebiliyor. Bununla birlikte vites konsolundaki sürüş modu seçicisi de, seçilen sürüş moduna göre süspansiyona etki ediyor. Bu sistemin normal, spor, pist ve drift modu (gösterge tablosu içinde "fark" olarak geçiyor) 4 modu var. Spor modda direksiyon ve gaz pedalı daha iyi tepki veriyor ama amortisörler sertleşmiyor. Pist modunda elektronik sürüş destekleri biraz

Vites kondolundaki sürüş modu seçicisinden aracın sürüş tarzını "normal, spor, pist ve drift" olarak ayarlayabilmek mümkün.

kısıtlanıyor, amortisörler yüzde 40 sertleşiyor. Drift modunda ise direksiyon ve amortisörler normal modda çalışırken; motor, egzoz ve ESC sistemi spor modda çalışıyor. Ayrıca akıllı dört çeker sistemi sayesinde gerektiğinde gücün yüzde 70'i arka tekerleklere aktarılabilir.

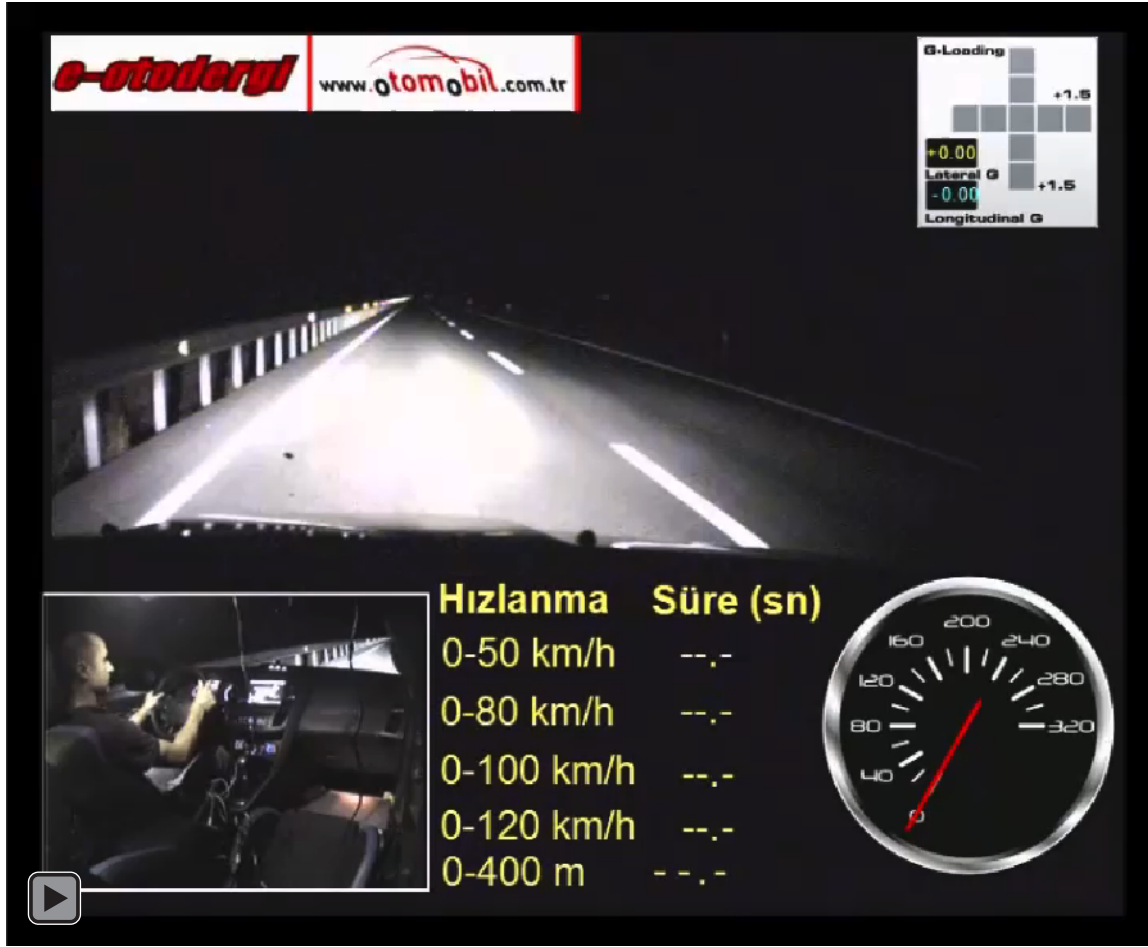
Launch Control

Focus RS'te kalkış kontrol (launch control) sistemi var ama kullanımı pratik değil. Bu sistem Direksiyonun sol tarafındaki buton grubu üzerinden "Ayarlar" menüsüne ve daha sonra "Sürücü Destek" sekmesine girilerek aktif hale getiriliyor ve bu da zaman alan bir işlem. Bundan sonra yapılması gereken gaz pedalına sonuna kadar basıp, motor devrini 5000 d/d'ye sabitleyip, 1. viteste debriyayı bırakmak ve vitesleri hızlı şekilde değiştirmek. Ancak GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım denemelerde ne yazık ki fabrika verisi olan 4.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değerinin gerisinde kaldım. 350 mm'lik diskleri olan, 4 pistonlu kaliperlere sahip, Brembo fren tertibatı da 235/35 ZR19 Michelin Pilot Super Sport lastiklere rağmen 37.4 metrenin altında 100-0 km/s mesafesi sağlayamadı. Bu değer güvenli olsa da, ben bu tip bir otomobilde daha iyi sonuçlar bekliyordum. Yakıt tüketimi konusu bu aracın kullanıcıları için birinci öncelik değil. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda

görebileceğiniz otomobil 120 km/s ile yapılan sabit hızlı otoyol sürüşlerinde yaklaşık 8.5 lt/100 km gibi bir değer yakalıyor. Eğer otomobilin hakkını vermek isterseniz bu durumda tüketim 15 lt/100 km seviyelerine kadar çıkabiliyor.

Ford Focus RS, büyük arka spoyleri de kapsayan gövde kitiyle kendisini fark ettiriyor.





Recaro imzalı koltuklar spor otomobillerin olmazsa olmazlarından.



Ekonomik gideceğim dersiniz de 6.0-6.5 lt/100 km arasında yakıt tüketimi gerçekleşiyor. Benim 500 km'yi aşan kullanımım sürecinde elde ettiğim tüketim ortalamasıysa 10.5 lt/100 km oldu.

Sonuç

Ford Focus RS, birinci sınıf direksiyon tepkileri, başarılı aktarma sistemi, zevk veren egzoz sesiyle vesürücüsüne yaşattığı duygularla gerçek bir spor otomobil olduğunu hissettiriyor. Ancak fiyat-performans konusunda daha fazlasını veren rakipleri olduğu da bir gerçek.

Video üzerindeki datalar, GPS teknolojili profesyonel test cihazı tarafından eş zamanlı olarak kaydedilmektedir. Ölçümler deniz seviyesinden 190 metre yükseklikte ve dolu yakıt deposuyla gerçekleştiriliyor.



2.3 lt'lik, 4 silindirli,
turbo beslemeli motor;
Mustang'deki 2.3 lt'lik
motorun biraz daha hırçın
bir versiyonu.



Ford Focus RS

Fabrika verileri

Motor:	2294 cc, 4 silindirli, turbo benzinli
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	350 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	440 Nm @ 2000-4500 d/d
Maksimum hız:	266 km/s
0-100 km/s:	4.7 sn
Bagaj hacmi:	260 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4390 / 1823 / 1472 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.0 / 6.3 / 7.7 lt/100 km
Fiyat:	90.000 Euro

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	1.9 sn
0-80 km/s:	4.0 sn
0-100 km/s:	5.45 sn
0-120 km/s:	7.8 sn
0-400 m:	13.8 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste):	5.2/6.8 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	6.1/8.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.4 m
80-0 km/s:	23.5 m
50-0 km/s:	9.2 m

+	Direksiyon, aktarma, yol tutuş
-	Rakiplerinden geride kalan fiyat performans

175 g/km

D

BMW 530i Sedan

107'nci sayımızda 520d Otomatik versiyonunun sürüş izlenimini yayınladığımız yeni BMW 5 Serisi Sedan, bu sayımıza 530i Otomatik versiyonuyla konuk oldu.





İman premium üretici BMW'nin üst-orta sınıfta yer alan 5 Serisi Sedan modeli, bu yıl G30 kodlu 7'nci jenerasyonuna kavuşarak iddiasını arttırdı. Biz de bu sayfalarda, şu ana kadar 8 milyon adedin üzerinde satılan bu başarılı otomobilin geldiği son noktayı sizlere aktaracağız.

Tasarım ve boyutlar

Üst-orta sınıf olarak da adlandırılan E segmentinde yer alan sedan gövdeli BMW 530i, bu sayımızda M Sport donanımıyla yer alıyor. Bu nedenle dış tasarımda M Sport aerodinamik paketinde yer alan sportif özellikler bulunuyor. Otomobilin ön ve arka tamponları ile jantları bu donanımına özel. Ayrıca otomobilin sağ ve sol tarafında yer alan "M" logosu da donanım hakkında bilgi veriyor. Uzun motor kaputu ve köşelere yerleştirilmiş tekerlekler hem



markanın hem de bu segmentte yer alan sedan modellerin ortak özelliği. Hem prestijli hem de sportif bir tasarımı bulunan 530i Sedan; 4936 mm uzunluğa, 1868 mm genişliğe ve 1479 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2975 mm. 1615 kg boş ağırlığa sahip otomobilin bagaj hacmi 530 litre.

İç mekân

BMW 530i Sedan'ın iç mekânı, bu markadan beklendiği üzere üst seviyede bir malzeme-işçiliğe sahip. Son derece konforlu koltuklar, aynı zamanda vücudu da çok iyi sararak performanslı sürüşlerde koltukta yana kaymayı engelliyor. "M" logolu üç kollu direksiyon simidi sportif tasarımlı. Dijital ana gösterge tablosu kolay takip ediliyor ve tüm gerekli temel bilgileri sürücüye ulaştırıyor. Ön konsoldaki dijital ekran ise çok daha becerikli.

Öyle ki bu ekrana hiç dokunmadan, uzaktan el hareketleri yaparak bile kumanda edebiliyorsunuz. Örneğin radyonun sesini, işaret parmağınızı döndürerek açıp kapatabiliyorsunuz. Ayrıca buradaki ikonların yerlerini bile değiştirip ekranı kişiselleştirebiliyorsunuz. Tüm BMW modellerinde yer verilen ve artık neredeyse gözümüz kapalı bir şekilde bile kumanda edebildiğimiz iDrive çok başarılı. Arka koltuklarda diz, baş ve omuz mesafeleri başarılı ama yüksek şaft tüneli, burada üç yetişkinin oturmasını engelliyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert olan 530i Sedan'daki konfor; test aracımızda opsiyonel olarak yer alan Harman Kardon ses sistemi, geri görüş kamerası ve navigasyon sistemiyle bir üst seviyeye taşıyor.

Motor ve şanzıman

Arkadan itişli 530i Sedan Otomatik test aracımızda

Gösterge birimleri rahat okunuyor. Geri görüş kamerası ön konsoldaki ekranda. 8 ileri otomatik şanzımanın geçişleri hızlı, kararlı ve sarsıntısız.



2.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor ve 8 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. 5200-6500 d/d'de 252 HP güç ve 1450-4800 d/d'de 350 Nm tork üreten motor, otomobile 250 km/s'lik maksimum hız (elektronik olarak sınırlandırılmış) ve 6.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Otomobilin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.7 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 141 g/km.

Sürüş özellikleri

BMW modellerinin ortak sürüş özelliği olan "keyif", bu modelde de yakalanmış durumda. Üstelik buna yüksek performans da eşlik ediyor. 2.0 litrelik turbo benzinli motorun hem ilk hızlanma hem de ara hızlanmaları çok istekli. Buna başarılı şanzımanın hızlı vites değişimleri eşlik ediyor. "M" spor süspansiyonları iptal edilmiş olan test aracımızda yer alan sürüş modları, sürüş karakterinize göre bir mod seçmenizi mümkün kılıyor. "M" deri direksiyonun tepkileri çok iyi. Fren pedalının hissi ve fren mesafesi de çok başarılı. Tüm bu yüksek performansa karşın, test ortalaması olarak 8.5 lt/100 km gibi makul bir tüketim değeri elde edebildik. Başarılı süspansiyon sistemi, konfordan taviz vermeden başarılı bir yol tutuş sunabiliyor. Ses izolasyonu da övgüyü hak ediyor. Otomobille yüksek hızda seyrederken bile iç mekâna rahatsız edici bir ses sızıyor. Sürüş pozisyonunu ayarlamak çok kolay, ayrıca görüş açıları da geniş ve sorunsuz.

Hem ön hem de arkadaki koltuklar şık ve rahat. Ancak arka-ortada şaft tüneli epey yüksek. Bagaj hacmi 530 litre. İç kısımdaki girintiler kullanımı biraz kısıtlıyor. 2.0 litrelik turbo benzinli motor 252 HP güç ve 350 Nm tork ürettiyor. 6.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkan otomobilin ara hızlanmaları da son derece başarılı.



Sonuç

Yeni BMW 530i Sedan, Türkiye'ye bu sayfalarda gördüğünüz arkadan itişli ve xDrive (4x4) aktarma sistemli olmak üzere iki farklı versiyon olarak ithal ediliyor. Her iki versiyonda da "Sport Line", "Prestige", "Luxury Line" ve "M Sport" olmak üzere dört farklı donanım seviyesi bulunuyor ve hepsi otomatik şanzımana sahip. Elbette geniş bir opsiyonel donanım listesi de mevcut. Arkadan itişli 530i Sedan'ın baz fiyatı 409.700 TL, bu fiyat en üst donanımda 428.000 TL'ye kadar çıkıyor. xDrive farkı ise yaklaşık 24.000 TL. Tercih sizin.

BMW 530i Sedan Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	252 HP @ 5200-6500 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1450-4800 d/d
Maksimum hız:	250 km/s (sınırlandırılmış)
0-100 km/s:	6.2 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4936 / 1868 / 1479 mm
Bagaj hacmi:	530 lt
Tüketim (Ş.İ. / Ş.D. / Ort.):	7.5 / 5.5 / 6.2 lt 100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	409.700 TL / 460.000 TL
+	Prestij, tasarım, konfor, performans
-	Yüksek şaft tüneli, vergilerle artan fiyat

141 g/km

C

Yeni BMW 5 Serisi, konforun yanı sıra maksimum sürüş keyfi de verebilen lüks bir sedan.



Ford Edge

Ford'un Amerikan tipi lüks ve büyük SUV'u Edge, bakalım bizim gibi Avrupalı sürücüler için ne ifade ediyor?



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Tarık Akagün



İlk jenerasyonu 2007 yılında Amerikan pazarı öncelikli olarak geliştirilip yollara çıkartılan Ford Edge, doğal olarak Avrupalılar için çok cazip gelmemiştir. 2015 yılında tanıtılan ikinci nesil Edge ise hem yenilenen özellikleri hem de çift turbolu 2.0 litrelik dizel motoruyla Avrupalı Ford müşterilerinin de radarına girmişti. Bakalım Edge, bizlere neler sunuyor?

Tasarım

Ford Edge, markanın Avrupa'da satışa sunmuş olduğu en büyük ve lüks SUV modeli. D segmentinde yer alan araç; modern, heybetli ve prestijli bir dış tasarıma sahip. Yatay krom çitalara sahip büyük altıgen ızgara, ortasında büyük bir Ford logosuna ev sahipliği yapıyor. Bu ızgarada 180 derece ön görüş sağlayan ve bunu ön konsoldaki ekrana yansıtan



bir kamera da bulunuyor. Led gündüz farlarının yer aldığı far grubunda dinamik led farlara yer verilmiş. Tampon köşelerinde ise ön sis farları bulunuyor. Sis farlarının çerçevesinde ve tamponun bir kısmında kullanılan krom tasarımı bütünlüyor. 10 dış renk seçeneğine sahip olan Edge'e yandan bakıldığında, alçak kapı eşikleri, karartılmış arka camlar, sinyalli dış dikiz aynaları, tüm camları çerçeveleyen krom çita ve çeşitli ışık oyunları yapan yatay çizgiler dikkat çekiyor. Bir SUV olmasına karşın Edge'de tavan barlarına yer verilmemiş. 19 inç'lik alüminyum alaşım jantları Continental ContiSportContact lastikler çevreliyor. Otomobile arkadan bakıldığında ise, heybetli tasarımın devam ettiği görülüyor. Büyük bagaj kapağı, üst kısımdaki entegre spoyler, köpekbalığı sırtı tasarımlı anten, tamponun krom kısmının köşelerine yerleştirilmiş olan çift egzoz

çıkışı ve aracın arkasını yatay olarak boydan boyda kat eden led stop lambaları öne çıkıyor. Arkada kullanılan Ford logosu öndekinden hayli küçük.

Boyutlar

D segmentinde yer alan Ford Edge; 4808 mm uzunluğa, 1928 mm genişliğe, 1686 mm yüksekliğe ve 2850 mm dingil mesafesine sahip. 5 kişilik bir araç olan Edge'in bagaj kapağı elektrikli olarak açılıp kapatılabiliyor. Bagaj hacmi standart yüklemeye 602 litrelik hacim sunuyor. Bu hacim eğer 5 kişilik kullanımda tavana kadar yükleme yaparsanız 800 litreye, arka koltuk sırasını 1/3-2/3 şeklinde öne katlayıp aracı 2 kişilik hale getirirseniz 1847 litreye çıkıyor. Arka koltukların, bagaj içindeki butonlar kullanılarak elektrikli olarak öne katlanabildiğini de belirtelim. Öte yandan, bagaj içinde kenarlara

Analog-dijital ana gösterge tablosu son derece şık ve modern. Müzik sisteminde Sony markası tercih edilmiş. Ön koltuklarda hem ısıtma hem de soğutma var. Vites kolunun ilerisinde ekstra eşya gözüne yer verilmiş.



yerleştirilmiş olan eşya gözleri, yük sabitleme kancaları ve 12V girişler işlevselliği arttırıyor.

İç mekân

Otomobilin kokpitine girdiğinizde sizi lüks ve zengin donanımlı bir iç mekân karşılıyor. Deri kaplı büyük koltuklar hem ısıtma hem de soğutma özelliğine sahip. Ana gösterge tablosu, analog ve dijital teknolojilerin uyumlu bir birlikteliğiyle oluşturulmuş. Buradan birçok bilgiye zahmetsizce ulaşabiliyorsunuz. Malzeme ve işçilik kalitesi, dış tasarımdan beklendiği kadar üst seviyede değil,

açıkçası beklentimiz daha yüksekti. Öte yandan Edge, eşya gözü ve bardaklık bakımından son derece cömert bir araç. Ön konsolun üst kısmında yer alan 8 inç'lik SYNC3 renkli ve dokunmatik ekranı bulunuyor. SYNC2'den 10 kat daha hızlı olduğu belirtilen bu ekran işlevsel. Radyo, klima, ayarlar gibi birçok fonksiyonun yanı sıra navigasyon, 180 derece ön kamera ve geri görüş kamerası da bu ekranda yer alıyor. Buranın hemen altında Sony markasının ses sistemine ait ayarlar, onun altında da klima kumandaları var. Alttaki kapaklı eşya gözünde ise iki adet usb, bir adet sd kart girişi ve bir adet de aux

girişine yer verilmiş. 12V giriş olarak da kullanılabilen çıkmak ise deri döşemeli kol dayamanın içinde. Bunlar modern ihtiyaçların karşılanması açısından önemli. Arka koltuklar da deri döşemeli ve ısıtma fonksiyonuna sahip. Burada üç yetişkinin seyahat edebileceği alan sunuluyor. Havalandırma kanalları ve 12V ile 230V (ev tipi priz) girişleri arka koltuktaki konforu arttıran diğer özellikler. Arka koltuğun sağ ve sol tarafında oturanların kullandıkları emniyet kemerlerinde havayastığı olması ise güvenliği arttırıyor.



Sürüş özellikleri

Test aracımızda 2.0 litrelik, 4 silindiri, 16 supaplı, çift turbolu TDCi dizel motor ve 6 ileri Powershift çift kavramalı otomatik şanzıman bulunuyor. 210 HP güç ve 450 Nm tork üreten motor, elde ettiği bu gücü ve torku akıllı 4x4 sistemi aracılığıyla dört tekerleğe birden iletiyor. Araziye girildiğinde AWD (4x4) sistemini aktif etmek için sürücünün herhangi bir şey yapması gerekmiyor. 1874 kg boş ağırlığa sahip Ford Edge'in 0-100 km/s hızlanma süresi 9.4 saniye, maksimum hızı ise 211 km/s. Fabrika verisi ortalama 5.8 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen aracın karbondioksit salımı ise 149 g/km. Otomobil, elektronik sürüş destek sistemleri bakımından çok zengin. Yaya algılama özelliğine sahip çarpışma önleme sistemi bizce bunların en önemlisi. Çünkü siz yoldan geçmekte olan yayayı görmesiniz bile araç fren yaparak çarpışmayı önüyor. Tabii bu sistem sadece yayalar için değil, önünüzde seyreden araçlar için de geçerli. Aktif Gürültü Kontrol Sistemi ise, özellikle yüksek hızda giderken araç içinde rahat konuşabilmeyi ya da konforlu bir şekilde müzik dinleyebilmeyi sağlıyor. Biz Avrupalı sürücüler için olumsuz olan sürüş özellikleri ise, bu aracın daha ziyade Amerikalı sürücüler göz önüne alınarak geliştirilmiş olmasından kaynaklanıyor. Yumuşak direksiyonun tepkileri ve süspansiyon sistemi pek de alışık olduğumuz türden değil. Direksiyon emirlere biraz geç tepki veriyor, süspansiyon sistemi ise

Deri koltuklar hem rahat hem de yeterli oturma alanına sahip. Arka sağ ve soldaki emniyet kemerlerinin havayastıklı olması güvenliği artırıyor. Bagaj hacmi 602 litre.



epey yumuşak. Bunlar konforu artırırken sürüş keyfini azaltıyor. Görüş açıları geniş ve sorunsuz. Panoramik cam tavan iç mekânı aydınlık kılıyor. Motorun performansı yüksek, ara hızlanmalar istekli gerçekleşiyor. 6 ileri oranlı ve çift kavramalı otomatik şanzıman görevini kusursuz bir şekilde yapıyor. Test tüketimimiz ise 7.5 lt/100 km olarak gerçekleşti.



Sonuç

Ford Edge, premium markaların modellerine rakip olarak gösterilen bir araç. Rakipleri arasında öncelikle Audi Q5, BMW X3 ve Mercedes-Benz GLC sıralanıyor. Biz bu rakiplere Hyundai Santa Fe ve Kia Sorento'yu da ekleyelim. Aracın Türkiye fiyatı ise, vergilerin de olumsuz etkisiyle 107.581 ABD Doları. Bu fiyatın hayli yüksek olduğu aşikâr. Ford Edge, FordStore'ların yanı sıra Antalya Bilaller, İstanbul Şahsuvaroğlu ve Ankara Tur Oto'dan satın alınabiliyor.

Ford Edge 2.0 TDCi Powershift AWD Titanium

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, çift turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri çift kavramalı otomatik (Powershift)
Maksimum güç:	210 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	450 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	211 km/s
0-100 km/s:	9.4 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4808 / 1928 / 1686 mm
Bagaj hacmi:	602-800-1847 lt
Tüketim (Ş. içi / Ş. dışı / ort.):	6.4 / 5.4 / 5.8 lt 100 km
Fiyat (Titanium):	107.581 ABD Doları
+	Prestijli tasarım, konforlu iç mekân, zengin donanım
-	Yüksek fiyat, Amerikan tipi sürüş özellikleri

149 g/km

C



Hyundai i30 1.4 Turbo DCT

Yeni Hyundai i30, özellikle akustik konfor konusunda eskisine göre mesafe kat etmiş.





C segmenti olarak da anılan kompakt sınıf, Avrupa pazarında mücadelenin en çetin olduğu sınıflardan bir tanesi. Hyundai 'de bu sınıftaki modeli i30'un üçüncü neslini, 2016'nın son çeyreğinde tanıtarak, elini güçlendirdi. Avrupalı müşterilerin beklentilerine yönelik olarak Hyundai'nin Almanya'daki tasarım merkezinde tasarlanan ve Çek Cumhuriyeti'nde üretilen bu model, markanın yeni görsel DNA'sını taşıyor. Yeni Hyundai i30 ülkemizde 1.4 lt 100 HP benzinli, 1.4 lt turbo 140 HP benzinli ve 1.6 lt 136 HP turbo dizel olmak üzere 3 motor seçeneğine sahip. Ülkemizde sadece Elite donanım seviyesinde satılan 1.4 lt turbo benzinli i30, 6 ileri oranlı manuel veya 7 ileri oranlı DCT şanzımanla tercih edilebiliyor. Kasım ayı kampanyalı fiyat listesinde her iki aracın da önerilen fiyatı 107.000 TL olarak gözüküyor.

Tasarım ve iç mekân

i30 tamamen yeni bir tasarım diliyle ortaya çıkartılmış bir otomobil. Burun kısmı düz ve alçak olan otomobilin ön ızgarasında 3 boyutlu his verecek detaylandırma yapılmış. Eski nesle göre 15 mm daha alçak ve 40 mm daha uzun olan yeni i30, eskisine göre yere daha sağlam basan bir görünüme sahip. Bu donanım seviyesinde karartılmış arka camlar, açılır panoramik cam tavan gibi özellikler standart olarak gelirken, rakibi Seat Leon'un sunduğu LED farlar bu araçta maalesef opsiyonel olarak alınan Plus Paket kapsamında (alüminyum görünümlü pedallar, akıllı telefon kablosuz şarj sistemi, elektrikli sürücü koltuğu, parçalı deri döşeme, 8 inç dokunmatik lcd ekranlı bilgi eğlence sistemi, navigasyon programı ve Türkiye haritası, Apple CarPlay ve Android Auto desteği, full led farlar, ön ve arka park sensörleri) geliyor.

Otomobilin iç mekânı derli toplu ve kumandalar rahat kullanımlı. Önde oturma alanı ile ilgili sorun yok. Ancak arka tarafta cam tavan nedeniyle baş mesafesi biraz kısıtlanmış. Diz mesafesinde sorun yok, ancak arkada oturanlar ayaklarını tam anlamıyla ön koltuğun altına uzatamıyorlar.



Sade gösterge tablosu rahat okunuyor. En üst donanım seviyesinde gelen 5 inçlik ekran rakiplerinden ufak kalıyor. 8 inçlik ekran opsiyonel. Vites konsolunun önündeki eşya gözü büyük ve kullanışlı. Sürüş karakterini vites konsolundaki buton üzerinden değiştirebilmek mümkün.

Motor ve sürüş özellikleri

Eski i30'da yer alan 135 HP'lik 1.6 GDI motor, yerini 140 HP'lik 1.4 turbo GDI motora bıraktı. Günün şartlarını karşılamak için yapılan bu değişim, deyim yerindeyse i30'a yaramış. Eski 1.6 motora göre çok daha canlı olan, 7 ileri çift kavramalı (DCT) şanzımanla kombine edilmiş bu motor; i30'a 9.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlarken, fabrika verisi ortalama tüketim değeri ise 5.5 lt/100 km. Bu değerler bir önceki nesilden çok daha başarılı. Ancak bu değerlerin daha anlamlı olması için bazı rakiplerine göz attığımızda, yakın bir fiyat etiketiyle satılan Seat Leon 1.4 TSI 150 HP ACT DSG'nin 8.0 saniyelik hızlanma ve 4.9 lt/100 km'lik değerinin daha iyi olduğunu görüyoruz.

Panoramik cam tavan bu donanım seviyesinde standart. Arka koltuktaki baş mesafesi biraz daha iyi olabilirmiş.



395 lt'lik bagaj hacmi sınıf ortalamalarında.

i30 ile yol yaparken ilk dikkat çeken nokta, otomobilin başarılı akustik konforu oluyor. Rüzgâr ve motor sesi başarılı şekilde yalıtılmış. Alçak ön konsolu sayesinde temiz ön görüş açıları sunan bu otomobile hâkim olmak kolay. Direksiyon eskisinden yüzde 10 daha hızlı, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon kullanılması da, özellikle limit kullanımlarda sürücüye daha fazla güven veriyor. Son dönemdeki birçok otomobilde olduğu gibi bu otomobilde de sürüş modu "Eco -Spor ve Normal" olarak ayarlanabiliyor.



Sonuç

Yeni i30 1.4 T-GDI 140 HP, kolay kullanımlı, sessiz ve güvenli sürüş özellikleri olan bir otomobil. Ancak fiyat-performans konusunda bazı rakiplerinin gerisinde kalıyor. Bir de eski i30'da olup, o dönemlerde çok reklamı yapılan ve bu araçta olmayan özellikler (kapaklı geri görüş kamerası gibi), detaycı Hyundai müşterilerini üzebilir.

Hyundai i30 1.4 T-GDI DCT Elite

Fabrika verileri

Motor:	.....1353 cc, 4 silindirli, turbo benzinli
Şanzıman:	.....7 ileri oranlı DCT
Maksimum güç:	.....140 HP@6000 d/d
Maksimum tork:	.....242 Nm@1500 d/d
Maksimum hız:	.....205 km/s
0-100 km/s:	..... 9.2 sn
Bagaj hacmi:	.....395 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	.....4340 / 1795 / 1455 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	.....6.4 / 5.0 / 5.5 lt/100 km
Fiyat:	..... 107.000 TL
+	..... Akustik konfor, direksiyon
-	..... Bazı rakiplerinden geride kalan fiyat-performans

125 g/km

B

Peugeot 5008

Son yıllarda agresif bir SUV atağı yapan Fransız Peugeot'nun D segmentindeki yeni modeli 5008'i İstanbul ve çevresinde kullandık.



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Tarık Akagün



nceki neslinde büyük bir MPV iken yeni jenerasyonunda 7 kişilik bir SUV modeline dönüşen Peugeot 5008, bakalım ne tür özelliklere sahip?

Tasarım

Peugeot, Citroen ve Opel'den oluşan PSA Grubu'nun EMP2 adlı yeni platformunda geliştirilen yeni 5008, her ayrıntısında markanın yeni tasarım felsefesini yansıtıyor.

Bu tasarım özellikleri arasında önde dik konumlandırılmış ızgara, ızgaranın ortasında yer alan büyük Peugeot aslanı, yüksek-yatay kaput ve kaput kenarındaki krom çita sıralanabilir. SUV olarak adlandırılan ama 4x4 aktarma sistemli bir versiyonu bulunmayan aracın yerden yüksekliği 236 mm. Bu da onun hafif arazide ve bozuk yollarda sorunsuz

bir şekilde ilerlemesini sağlıyor. Boş ağırlığı 1380 kg olan aracın rüzgâr direnç katsayısı 0.32 Cd, bu da tasarımının aerodinamik olduğunu ortaya koyuyor. Araca yandan bakıldığında dikkat çeken özellikler ise büyük lastikler, siyah arka-yan camlar, tavan barları ve köpekbalığı sırtı şeklindeki modern anten. Arka tasarımda led teknolojili ve aslan pençesi tasarımlı stop lambalarına yer verilmiş. Ayrıca kalın ve yatay siyah çizgi de dikkat çekiyor.

Boyutlar

D segmentinde yer alan Peugeot 5008; 4641 mm uzunluğa, 1844 mm genişliğe, 1646 mm yüksekliğe ve 2840 mm dingil mesafesine sahip. 3008'den 19 cm daha uzun olan otomobilin bagaj hacmi ise 5 kişilik pozisyonda 780 litre. Bu hacim, üçüncü sıradaki koltuklar zemine gömülüyken 702 litreye düşüyor. İki kişilik kullanımda 1940 litreye varan devasa bir bagaj hacmi sunan otomobil, 7 kişilik kullanımda ise sadece iki adet kabin tipi bavula ev sahipliği yapabilir. Ön yolcu koltuk sırtlığının MPV'lerdeki gibi öne katlanabilmesi, bagajdan öne doğru uzatılacak uzun yüklerin taşınabilmesini mümkün kılıyor.

İç mekân

5008'de, tıpkı kardeşi 3008'deki gibi ikinci nesil i-cockpit iç mekâna yer verilmiş. Dijital ekranlarla dolu ve son derece modern tasarımlı bu kokpitte küçük çaplı direksiyon simidi, baz donanımdan



İkinci nesil i-cockpit olarak adlandırılan kokpitte modern bir altyapı var. EAT6 şanzımanında vitesler direksiyon simidindeki kolcuklarla da değiştirilebiliyor. Ön konsoldaki 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranın tepki hızı iyi. Vites kolu joystick tasarımlı. Şalter tipi butonlar kokpite sportif bir hava katıyor.

itibaren standart olarak sunulan ve sürücünün kişiselleştirebildiği 12.3 inç'lik ana dijital gösterge paneli, kapasitif özellikli 8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran, bu ekranın altında yer alan ve piyano tuşlarına benzeyen ek kumanda birimleri ve tam otomatik şanzımanın "joystick" tasarımı vites kolu öne çıkıyor. İkinci sıra koltuklar kızaklı olarak öne-arkaya kaydırılabilir. Buradaki diz mesafesi başarılı. Ayrıca bu koltukların sırtları da yatırılabilir. Üçüncü sırada yer alan iki koltuk ise bagaj zeminine gömülü. İstendiğinde kaldırılıp kullanılıyor. Eğer kullanılmayacaksa komple söküp garaja koymak da mümkün. Bu durumda araç ağırlığından 11'er kg tasarruf ve bagajda 40'ar litre artış sağlanıyor. 7 koltuğun birbirinden bağımsız olarak hareket ettirilebilmesi, adeta MPV işlevselliği sağlıyor. Sürücü koltuğu dışındaki 6 koltuğun bağımsız olarak öne katlanabilmesi çok yönlü kullanım sağlıyor.

Sürüş özellikleri

Test aracımızda 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, BlueHDi turbo dizel motor ve 6 ileri EAT6 otomatik şanzıman bulunuyor. 120 HP güç ve 300 Nm tork üreten motor, elde ettiği bu gücü ve torku ön tekerleklere iletiyor. Yeni 5008'in ender dezavantajlarından biri, SUV olmasına karşın 4x4 seçeneği sunmuyor olması. Onun yerine, tüm donanımlarda ama sadece 18 inç jantlarla "Advanced

BlueHDi olarak adlandırılan, düşük tüketimli, 1.6 litrelik turbo dizel motor 120 HP güç ve 300 Nm tork ürettiyor. Otomobilin uzunluğu 4641 mm.



Grip Control" sistemi bulunuyor. Bu sistemde, hafif arazide yol alırken farklı zemin tipleri seçmek mümkün. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 11.9 saniye, maksimum hızı ise 184 km/s. Fabrika verisi ortalama 4.3 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen aracın karbondioksit salımı ise hayli düşük: 112 g/km. Sert süspansiyon sistemi sayesinde başarılı bir yol tutuş sunan ancak diğer yandan, 19 inç'lik jantların da etkisiyle konfordan biraz ödün veren yeni 5008, bu motor-şanzımanla hem yeterli performansa hem de düşük yakıt tüketimine sahip. Eşya gözü ve bardaklık konusunda sen derece cömert bir araç olan yeni 5008'de görüş açıları da son derece geniş ve kesintisiz. Fren hissi ve mesafesi iyi. Küçük çaplı direksiyon simidinin kullanımı keyifli, tepkileri hızlı, manevra kabiliyeti yüksek. Motorla uyumlu



çalışan, kararlı ve hızlı vites değiştiren, yokuşlardaki kalkışlarda geri kaydırmayan tork konvertörlü otomatik şanzıman da övgüyü hak ediyor.

Sonuç

Yeni Peugeot 5008, büyük ve işlevsel bir SUV satın almak isteyenlerin mutlaka göz önünde bulundurmaları gereken bir seçenek. 1.2 PureTech 130 HP, 1.6 THP 165 HP, bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 BlueHDi 120 HP ve 2.0 BlueHDi 180 HP motor seçenekleri bulunan otomobil, sadece EAT6 tam

5008'in iç mekanında toplam 3 sırada 7 bağımsız koltuk bulunuyor. Sürücü koltuğu hariç tüm koltukların öne katlanabilmesi MPV tarzı bir işlevsellik sağlıyor. Ayrıca 3'üncü sıradaki iki koltuk, kullanılmadığında komple sökülüp garaja konulabiliyor. Bu da hem bagaj hacmini artırıyor hem de aracın ağırlığını azaltıyor. Bagaj hacmi, 5 ve 2 kişilik kullanımlarda 780-1940 litre arasında değişiyor.

otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. En yakın rakipleri olarak Nissan X-Trail, Skoda Kodiaq ve yeni Renault Koleos'u sıralayabileceğimiz Peugeot 5008; Active Skypack, Allure, Allure Elegance Pack ve GT-Line adlı dört farklı donanımla satılıyor. Otomobilin fiyatları ise 164.700 TL ile 288.800 TL arasında değişiyor.

Peugeot 5008 1.6 BlueHDi EAT6 Allure Elegance Pack

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik (EAT6)
Maksimum güç:	120 HP @ 3500 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	184 km/s
0-100 km/s:	11.9 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4641 / 1844 / 1646 mm
Bagaj hacmi:	780-1940 lt
Tüketim (Ş. içi / Ş. dışı / ort.):	4.0 / 4.9 / 4.3 lt 100 km
Fiyat (Allure Elegance Pack):	203.000 TL
+	Kokpit, işlevsellik, bagaj hacmi, tüketim
-	Sert süspansiyon, 4x4'ü yok

112 g/km **B**



Toyota Yaris 1.5 hibrit

Makyajla birlikte Yaris yeni renk seçeneklerine kavuşmuş ve sürüş özellikleri de biraz daha konforlu hale gelmiş.





3. nesil Yaris, ilginç bir otomobil... Bunun birinci nedeni, 2011 yılında yollara çıkan bu modelin küçük sınıf hatchback'ler arasındaki ilk hibrit model olma unvanını taşıması. İkinci nedeniyse bu yılın başlarında ikinci defa makyaj görerek yüzünü tazelemesi. Bu makyaj kapsamında Yaris'in 900 parçası yenilendi. Otomobil modellerinin satış rakamları genelde model eskidikçe azalma eğilimine girerken, Yaris'te bu durumun tersi yaşandı ve Avrupa çapında Yaris satışları düşme eğilimini bir kenara bırakın, hafif yükselişe geçti. Bunda çevrecilik trendiyle birlikte artan hibrit talebinin payının da olduğu bir gerçek. Çünkü Yaris Hybrid ilk defa çıktığında toplam Yaris satışlarından yüzde 20 civarında pay alması öngörülüyordu. Ancak 2016 yılı rakamlarına bakıldığında Avrupa genelinde satılan 208.600 Yaris'in, yüzde 41.5'inin yani 86.600 adetinin hibrit teknolojili olduğu görülüyor. Makyajlı Yaris 1.5 Hybrid ülkemizde Cool (90.600 TL) X-Trend (103.300 TL) ve Spirit (104.700 TL) olmak üzere 3 donanım seviyesine sahip.



Tasarım ve iç mekân

Makyajdan sonra burun yapısı eskisinden daha keskin gözüken yeni Toyota Yaris'in bagaj kapağı, stop lambaları ve arka tamponu da güncellenmiş. X-Trend donanım seviyesi; siyah tavanı ve farklı radyatör ızgarası deseniyle diğer versiyonlardan ayrılıyor.

Otomobilin iç mekânında da yeni, iki dairesel göstergeden oluşan gösterge paneli ve havalandırma ızgaraları yeni. Bunun dışında döşemelerde ve iç mekân kaplamalarında da yeni renkler kullanılmış. Kalite hissi yönünden yeterli olan iç mekân oturma alanı olarak da tatminkâr. 286 lt'lik bagaj hacmi fazla büyük sayılmasa da yeterli.



Yaris Hybrid'in 144kW'lık nikel metal hidrid batarya grubu arka koltuğun altında. Bunun sonucunda ise benzin deposu hacmi 6 litre azalarak 36 litreye düşmüş. Ama hibrit sistemin varlığı zaten yakıt tüketimini düşürdüğü için depodaki ufalma menzile pek etki etmiyor.

Sürüş özellikleri

Makyajlı Yaris Hybrid'in hibrit sistemi, makyajsız versiyon ile aynı ve hibrit sistem olarak ikinci nesil Prius'u baz alıyor. Eski Prius'un 1.8 litrelik motoru bu araçta 1.5 litreye düşürülmüş. 1.8 motora göre 50 mm daha kısa olmasının yanı sıra; 17 kg daha hafif olan Atkinson çevrimli bu motor 4800 d/d'de 74 HP güç

ve 3600-4400 d/d aralığında 111 Nm tork üretiyor. Birlikte görev yapan elektrik motorunun gücü 60 HP (45 kW) ve torku da 169 Nm. İki motorun kombine gücüyle 100 HP ve E-CVT adlı sürekli değişken oranlı şanzımanla ön tekerleklerle aktarılıyor. Otomobil ilk çalıştırma anında hiç ses çıkartmıyor. Çünkü ilk anda elektrik motoru devreye giriyor. Eğer gaz pedalına yumuşak şekilde basarsanız 50 km/s ve biraz üzeri hızlara sadece elektrikli olarak çıkabilmek mümkün. Bu özellik şehiriçi kullanım için avantajlı, çünkü otomobillerin en çok yakıt tükettiği anlar arasında ilk kalkış anları da var. Elektrikli kullanım (EV) moduna otomatik geçebiliyor veya el freni konsolundaki EV düğmesine basmak suretiyle geçmek de

Makyajla birlikte gösterge tablosu yenilenmiş. 7 inçlik Toyota Touch 2 ekranı üzerinden birçok bilgiye erişebilmek mümkün.

mümkün. Bu otomobilin bir plug-in hibrid olmadığını belirtelim. Yani prize takıp şarj etmek gibi bir durum yok. Bataryalar frenlerden elde edilen rejeneratif enerji veya içten yanmalı motorun çalışması ile şarj olmaktadır. Makyajla beraber otomobilin sürüş özelliklerinde iyileştirmeler yapılmış. Motor bağlantı kulaklarının yenilenmesi, amortisörlerin ve elektrikli direksiyon sisteminin elden geçirilmesiyle biraz daha yumuşak bir sürüş elde edilmiş. Direksiyonu net tepkiler veriyor. Süspansiyon konforu temiz asfaltta iyi ama bozuk yolda arka kısımda halen biraz sarsıntı hissediliyor. Yol tutuş çok üst seviyede olmasa da gayet yeterli. 120 km/s'ye kadar performans sıkıntısı yaşatmayan otomobilin en güzel yanı ise tüketim değeri. Diğer otomobillerden farklı olarak bu otomobilin şehir içi tüketim değeri (3.3 lt/100 km), ortalama ve şehirdışı tüketim değerinden (3.6 lt/100 km) daha düşük. Biz ise test sürecimizde ortalama 5.2 lt/100 km'lik değer elde ettik.

Oturma alanı tatminkar ancak iç mekanda koyu renklerin fazlaca tercih edilmesi biraz karanlık bir ortama neden olmuş.



Sonuç

Makyajla birlikte Yaris'in görünümü eskisinden daha albenili olurken, sürüş özellikleri de biraz daha iyi. Fiyat olarak ele aldığımızdaysa ilk başta biraz yüksek görünmesine rağmen, günümüz şartlarında Renault Clio 1.5 dCi EDC GT Line'ın fiyatının 105.000 TL olduğunu hatırlarsak normal sayılabilir.

Toyota Yaris Hybrid

Fabrika verileri

Motor:	1497 cc, 4 silindirli, Atkinson çevrimli,	benzinli + elektrik motoru
Şanzıman:	E-CVT	
Maksimum güç (benzinli motor):	74 HP @4800 d/d	
Maksimum tork (benzinli motor):	111 Nm @ 3600-4400 d/d	
Maksimum güç (elektrikli motor):	60 HP	
Maksimum tork (elektrikli motor):	169 Nm	
Kombine güç:	100 HP	
Maksimum hız:	165 km/s	
0-100 km/s:	12.0 sn	
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3945 / 1695 / 1520 mm	
Bagaj hacmi:	286-710 lt	
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	3.3 / 3.6 / 3.6 lt / 100 km	
Fiyat:	90.600 TL (baz)- 103.300 TL (test aracı	
+	Tüketim, teknoloji	
-	Sarsıntılı arka süspansiyon	

82 g/km **A**



Skoda Octavia 1.0 TSI DSG

Skoda Octavia 1.0 TSI 115 HP DSG, aynı motor gücüne sahip 1.6 dizel motorlu kardeşine karşı güzel bir alternatif.





Dizel mi, benzinli mi tartışması, son 15 yıldır sıkça yaşandı. Son yıllarda benzinli motorlardaki teknolojik gelişim ve küçük silindir hacimlerinden, yüksek verim elde edilmesi ile modern benzinli motorların yakıt tüketimleri iyice aşağıya çekilmiş durumda. Satın alma sırasındaki fiyat farkları ise halen devam ediyor. Örneğin 108. sayımızda sayfalarımıza konuk ettiğimiz Skoda Octavia 1.6 TDI DSG 115 HP Style'in güncel fiyatı 124.900 TL, bu sayımızda yer alan Octavia 1.0 TSI 115 HP DSG Style'in fiyatıysa 107.400 TL. Yani motor güçleri aynı olsa da arada 17.500 TL'lik bir fark var.

Sürüş özellikleri

Bu sefer Octavia'nın makyajla birlikte daha gelişmiş ve bağlanabilirlik özellikleri geliştirilen multimedya sisteminden, arka koltuklarda rakipsiz diz mesafesinden, devasa bagajı ve pratik detaylarından bahsetmeyip, direkt motor ve sürüş özelliklerine odaklanalım.

Test aracında yer alan 999 cc'lik, 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo motor; 115 HP'lik gücünü 5000-5500 d/d aralığında, 200 Nm'lik maksimum torkunu da 2000-3500 d/d aralığında üretiyor. Birçok 3 silindirli motordan daha sarsıntısız

8 inçlik multimedya ekranı hızlı tepki veriyor ve çözünürlüğü yüksek. Daha alt donanım seviyelerinde 6.5 inçlik ekran sunuluyor.



çalışan bu motor 7 ileri oranlı çift kavramalı (DSG) şanzımanla kombine edilmiş ve alt devirlerde ateşli olmasa da 1247 kg'lık otomobili zorlanmadan taşıyor ve fabrika verilerine göre 10.0 saniye gibi, hiç de fena sayılmayacak bir 0-100 km/s hızlanma değeri ortaya koyuyor. Bu değer 1.6 TDI motorlu kardeşinden 0.2 saniye daha başarılı. Fabrika verilerine göre ortalama tüketim değeri 4.8 lt/100 km olan otomobille sürüş boyunca ortalamamız 6.0 lt/100 km oldu. Bu noktada performans verileri yakın olan 1.6 TDI motorlu kardeşiyle bir karşılaştırma yapmakta fayda var. Fabrika verilerine göre Octavia 1.6 TDI 115 HP DSG'nin ortalama yakıt tüketimi 3.9 lt. İstanbul'un Avrupa yakasındaki Euro dizelin litre fiyatıysa 5.03 TL. Buna göre Octavia 1.6 TDI 115 HP DSG'nin 100 km mesafedeki yakıt maliyeti 19.6 TL'lik oluyor. 95 oktan kurşunsuz benzinin fiyatıysa 5.63 TL ve aynı mesafede Octavia 1.0 TSI 115 HP DSG'nin yakıt masrafı 27 TL oluyor. Yani 100 km'de yakıt masrafı farkı 7.4 TL. Buna göre aradaki 17.500 TL'lik satın almadaki fiyat farkı, 236 bin 486 km sonra kapanıyor. Eğer şehiriçi tüketim değerlerini baz alırsak Octavia 1.6 TDI DSG'nin tüketimi 4.2 lt/100 km, Octavia 1.0 TSI DSG'nin tüketiminiyse 5.7 lt/100 km. Yani Octavia 1.6 TDI DSG'nin 100 km'deki yakıt masrafı 21.1 TL, 32 TL oluyor. Şehiriçinde 100 km mesafedeki yakıt masrafı farkını 11 TL olarak düşünürsek, bu durumda satın alma esnasındaki 17.500 TL'lik farkın kapanması için yaklaşık 159.000 km yol yapılması gerekiyor.

Skoda Octavia, arka koltuk diz mesafesi, bagaj hacmi ve kullanışlılık çözümleri gibi konularda bu sınıfta neredeyse rakipsiz.





Sonuç

Octavia 1.6 TSI 115 HP DSG Style, aynı donanım seviyesindeki, benzer performanstaki 1.6 TDI 115 HP DSG Octavia'dan çok daha cazip bir seçenek ve bu açıdan geniş iç hacimli bir kompakt sınıf araç arayışındakilerin beklentilerine daha uygun bir fiyat-fayda ilişkisine sahip. Ancak yine de fiyatı aynı motor-şanzımana sahip daha küçük iç hacimli İspanyol kuzeninden hatırı sayılır derecede yüksek.

Skoda Octavia 1.0 TSI 115 HP DSG Style

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	115 HP @ 5000-5500 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 2000-3500 d/d
Maksimum hız:	202 km/s
0-100 km/s:	10.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4670 / 1814 / 1461 mm
Bagaj hacmi:	568-1530 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.7 / 4.3 / 4.8 lt / 100 km
Fiyat:	102.000 TL (Optimal)-107.400 TL (Style)
+	İç hacim, fonksiyonellik, bagaj
-	Rüzgâr sesi yalıtımı daha iyi olabilir

108 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 dağıtımı, 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, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



e-otodergi