

WWW.

e-otodergi.com

MART 2021

SAYI:148

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

HYUNDAI BAYON

SÜRÜŞ İZLENİMİ CIVIC HB 1.5 TURBO 182 HP CVT • SANDERO STEPWAY 1.0 TURBO 90 HP X-TRONIC • CADDY 2.0 TDI 122 HP DSG • EQC 400 4MATIC

Elektrikli döneme geçiş

Elektrikli otomobillerin ilk örnekleri bundan yüz yıldan daha önce çıkmış olsalar da, modern zamanda popülerlik kazanmaları ve dikkat çekmeleri yaklaşık 15 yıllık bir durum. Kuşkusuz bunda en büyük pay Tesla'ya ait. Artık hidrojen yakıt hücreleri ve diğer alternatif yakıtlar daha az konuşulur oldu. Sadece elektrikli otomobil üretip kendine farklı bir kulvar açan Tesla, performans ve menzil konusunda kafalarda oluşan soru işaretlerini çoktan kaldırdı. Otomotiv sanayinin köklü üreticileri de ardı ardına "elektrifikasyon" stratejilerini açıklıyor. Daha önceki yazımda da belirttiğim gibi General Motors (GM) 2040'a kadar sıfır karbon emisyonlu model gamı sunacağını açıklamıştı. Almanya'daki elektrikli araç merkezine 1 milyar Euro'luk yatırım yapacağını açıklayan Ford da 2030 yılında tüm otomobil satışlarının elektrikli olmasının beklendiğini duyurdu. Volvo, 2030 yılında tamamen elektrikli otomobiller satacağını açıkladı. Jaguar, 2025 yılından itibaren tamamen elektrikli otomobil markası olacağını, Land Rover 2024 yılında ilk elektrikli aracını piyasaya sunacağını duyurdu. Bütün bunlar son 2 ayda olan açıklamalar.

Ancak asıl önemli nokta tüm hayatımızda kullandığımız enerji kaynakları, bunlarda kullanılan elektriğin nasıl elde edildiği, ne kadarının yeşil enerji santrallerinden üretildiği. Sonuçta geçen yıla kadar dünyanın en büyük elektrikli otomobil pazarı olan Çin, dünyanın havası en fazla kirli birkaç şehrine sahip.

Mutlu bir ay dilerim.



Tarık Akagün

tarik@e-otodergi.com



47



53



67

HABERLER

06 Porsche Taycan Cross Turismo

12 Hyundai Ioniq 5

17 Mercedes-Benz C- Serisi

23 Honda H-RV

28 Audi e-tron GT

32 Rakamlarla otomotiv

23 Kasım 2020 otomobil satışları

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

BİLGİLENDİRME

40 Karbondioksit emisyon değerleri



41

KAPAK KONUSU

41 Hyundai Bayon

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

47 Honda Civic HB 1.5 Turbo

182 HP CVT

53 Dacia Sandero Stepway 1.0 Turbo

90 HP X-tronic

60 Volkswagen Caddy 2.0 TDI

122 HP DSG

67 Mercedes-Benz EQC 400 4Matic

YASAL UYARI

74 e-otodergi yasal uyarı yazısı

e-otodergi

MART 2021 - SAYI 148

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Fatih Mah. Üzüm Sk. Jale Hn Apt.
No:14/15
Büyükcemece/İstanbul
www.e-otodergi.com

Editör

Tarık Akagün
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.

Renault Taliant tanıtıldı

Renault'un küçük sınıf olarak da bilinen B segmenti yeni sedanı Taliant duyuruldu. Renault'nun CMF-B platformu kullanılarak üretilecek sedanı Taliant, güncel Renault Symbol'ün yerini alacak. Bilindiği gibi Renault Symbol, eski Dacia Logan ile platform kardeşıydı. Yeni Renault Taliant da yeni Dacia Logan'la aynı platformu paylaşıyor. Ancak otomobillerin tasarımlarında belirgin farklar var. Gerek burun yapısı, gerek çamurluklar, gerekse bagaj kapağı her iki modelde de dikkat çekici şekilde ayrıştırmış. Renault Taliant, mevcut Symbol'e göre daha iyi bağlanabilirlik, daha fazla modernite ve daha üst düzey güvenlik sunacak. Megane Sedan'ı anımsatan bir çizgisi olan Taliant, Renault'un tasarım dilinin bir parçası olan C formunda ışık imzasına sahip.

Otomobilin teknik özellikleri ve motor seçenekleri haber yayına hazırlandığında henüz açıklanmamıştı. Ancak platform kardeşi Dacia Logan 1.0 lt SCe 65 HP, 1.0 TCe 90 HP ve 1.0 ECO-G 100 HP (benzin + LPG) motor seçeneklerine sahip. Şanzıman olarak ise manuel ve CVT şanzıman seçenekleri var. Renault Taliant 2021 yılının ortalarında Türkiye pazarında satışa sunulacak.



HONDA

Honda modelleri ile gücünüzü keşfedin

#GüçSendeArtık

[Honda.com.tr](https://honda.com.tr)



Reklamda gösterilen modeller için birleşik tüketim NEPC test değeri / 5.7-7.7 lt/100 km ve CO2 emisyon değeri 130-177 g/km aralığındadır. Normal kullanım koşullarında farklılık gösterebilir. Honda Garantisi hakkında ayrıntılı bilgi için honda.com.tr'yi ziyaret edin.

HONDA
Finansal Hizmetler

Fiat Panda hibrit satışa sunuldu

Fiat'ın, A segmenti olarak da bilinen mini otomobil sınıfındaki temsilcisi Panda hibrit seçeneğe kavuştu. Fiat Panda'nın; Urban, Cross, Cross 4x4 ve Cross Plus 4x4 olmak üzere 4 farklı donanım seviyesi var. 12V elektrik altyapısına sahip hafif hibrit teknolojisi Urban ve Cross donanım seviyelerinde 1.0 lt'lik 3 silindirli 70 HP'lik motorla sunuluyor. 2020 Mart ayı Fiat Panda fiyat listesine göre 2021 Panda 1.0 Hybrid 70 HP Urban'ın fiyatı 146.900 TL, 2020 Panda 1.0 Hybrid 70 HP Cross'un fiyatı 154.500 TL.

Panda'nın Urban ve Cross versiyonlarında 1.0 litrelik, 3 silindirli, 70 HP, 92 Nm güç üreten içten yanmalı motor, kalkış ve hızlanmalar sırasında bir kayış yardımıyla enerji sağlarken, yavaşlama ve/veya frenleme sırasında ise; aracın sahip olduğu hareket enerjisinden yararlanarak güç üretilip, yeniden kullanılmak üzere 12 Volt Li-Ion bataryasında enerji depoluyor. Hibrit motorlu Panda'da standart aküye ilaveten 1 adet lityum iyon batarya da bulunuyor. Fiat Panda Mild-Hybrid Urban fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 13.9 saniyede tamamlayıp, maksimum 164 km/h hıza ulaşabiliyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 4.1 lt/100 km.



e-otodergi

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



Porsche Taycan Cross Turismo tanıtıldı

Porsche, elektrikli spor sedan Taycan'dan sonra ailenin Taycan gamının crossover versiyonu Taycan Cross Turismo'yu da tanıttı.





Porsche, Taycan'ı tanıttığında, performansı ile otomobil severleri şaşırtan tamamen elektrikli bir spor sedan ortaya koymuştu. Tabi ki o araç asfalt kullanım için tasarlanmış bir otomobildi. En son olarak ise Porsche Taycan'ın farklı bir versiyonunu tanıttı: Taycan Cross Turismo. Porsche'nin tamamen elektrikli ilk crossover aracı (CUV) olan Taycan Cross Turismo'nun 4 farklı versiyonu var. Bunlar, Taycan 4 Cross Turismo, Taycan 4S Cross Turismo, Taycan Turbo Cross Turismo ve Taycan Turbo S Cross Turismo.

Dört tekerlekten çekiş sistemi, adaptif havalı süspansiyon ve 93.4 kWh kapasiteye sahip Performance Plus Batarya 4 versiyonda da standart. Opsiyonel olarak alınabilen Off-Road Design Paketi ile aracın taban yüksekliği 30 mm arttırılabilir.



Taycan'a göre arka koltukta 47 milimetre daha fazla baş mesafesi ve 1.200 litreyi aşan bagaj kapasitesi sunan Cross Turismo, kardeşine göre daha kullanışlı bir otomobil.

Taycan Cross Turismo teknik özellikler

- 280 kW (380 PS) motor güce sahip Taycan 4 Cross Turismo , kalkış kontrolü ile aktif olan güç yüklemesi sayesinde 350 kW (476 PS) güç üreterek, 0'dan 100 km'ye 5,1 saniyede çıkabiliyor. 220 km/sa azami hıza ulaşan otomobil 389 - 456 km arasında menzil (WLTP) sunuyor.
- 360 kW (490 PS) güce sahip Taycan 4S Cross Turismo , kalkış kontrolü ile aktif olan güç yüklemesi sayesinde 420 kW (571 PS) güç üreterek, 0'dan 100 km'ye 4,1 saniyede ulaşabiliyor. Azami hızı 240 km/sa olan otomobil, 388 - 452 km arasında bir menzile (WLTP) sahip.
- Taycan Turbo Cross Turismo ise, 460 kW (625 PS) güç üretiliyor ve 395 - 452 km menzile (WLTP) sahip. Kalkış kontrolü ile aktif olan güç yüklemesi sayesinde 500 kW (680 PS) güç üreten modelin, 0-100 km/sa hızlanma süresi 3,3 saniye, 250 km/sa'lık bir azami hız değerine ve 395 - 452 km arasında bir menzile (WLTP) sahip.
- Ailenin son üyesi Taycan Turbo S Cross Turismo , 460 kW (625 PS) motor gücüne sahip. Otomobil, kalkış kontrolü ile aktif olan güç yüklemesi sayesinde 560 kW (761 PS) güç üreterek, 0'dan 100 km'ye 2,9 saniyede ulaşabiliyor. 250 km/sa azami hıza ulaşan versiyon 388 - 419 km menzile (WLTP) sahip.

Konuyla ilgili olarak açıklama yapan Porsche Türkiye Satış ve Pazarlama Müdürü Selim Eskinazi, "Porsche AG'nin global stratejisi kapsamında elektromobilité alanına yaptığı yatırımlar hız kesmeden devam ediyor. Bugün tamamen elektrikli Cross Turismo modelleri tüm dünyaya tanıtıldı. Türkiye'de Haziran ayında satışa sunacağımız yeni Porsche Taycan Cross Turismo modellerinin de olumlu etkisiyle 2021 yılında satışını gerçekleştireceğimiz Porsche araçların yarısından fazlasının tamamen elektrikli modellerden oluşmasını hedefliyoruz." dedi.

Türkiye fiyatı henüz açıklanmayan Porsche Taycan Cross Turismo'nun Almanya başlangıç fiyatı 93.635 Euro (yaklaşık 840.000 TL).



Toyota yeni A segmenti model hazırlıyor

Toyota mini sınıf olarak bilinen A segmenti için yatırım yapacağını ve yeni bir model hazırladığını duyurdu. GA-B platformu kullanılarak üretilecek yeni model, Toyota'nın giriş seviyesini oluşturacak. Bilindiği gibi Toyota model gamının şu anki giriş seviyesi modeli, yine bir A segmenti model olan Aygo. Ancak hazırlanmakta olan yeni A segmenti modelin Aygo adıyla mı, yoksa yeni bir isimle mi yollara çıkacağı henüz açıklanmadı. TNGA ailesinin bir üyesi olan GA-B platformu halihazırda yeni Yaris'te kullanılıyor. Yaris'le birlikte Yaris'in crossover versiyonu olarak model gamına eklenecek Yaris Cross da bu platform kullanılarak üretilecek. Yeni A segmenti model ile birlikte GA-B platformlu modellerin yıllık üretiminin 500 bin adedi aşması bekleniyor. Toyota, yeni A segmenti modelin ulaşılabilir olmasıyla bu rakamlara ulaşmayı hedefliyor. Bununla birlikte bu segmentte motor seçimi de büyük önem taşıyor. Günümüzde A segmentinde içten yanmalı motorlara sahip ürünler ağırlıkta ve bu da bütçenin kilit bir nokta olduğunu gösteriyor. Müşteriler için finansal ulaşılabilirliğin önemli faktör olduğu bu segmentte mücadele edecek otomobilde, içten yanmalı motorlar tercih edilecek.



Toyota Yaris Avrupa'da Yılın Otomobili 2021

Toyota'nın B-Hatchback segmentindeki temsilcisi yeni Yaris, Avrupa'da 2021 Yılının Otomobili seçildi. Toyota Yaris bu ödülle Avrupa'da 59 otomotiv gazetecisinden oluşan jürinin verdiği 266 puanla ulaştı. Böylece yeni Toyota Yaris, ilk nesil Yaris'ten 21 yıl sonra bu ödülü ikinci kez aldı. Yeni Toyota Yaris, sessiz sürüşü, düşük emisyon sunan hibrit teknolojisi ile jürinin beğenisini kazandı. Toyota Yaris ülkemizde 1.5 Multidrive S benzinli ve 1.5 Hybrid e-CVT olmak üzere iki motor seçeneğine sahip. Maksimum gücü 125 HP olan Yaris 1.5 Multidrive S, 0-100 km/h hızlanmasını 10.2 saniyede tamamlarken, maksimum 180 km/h'ye ulaşıyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 4.7-4.9 lt/100 km. Yaris 1.5 hibrit ise 116 HP'lik gücü ile kağıt üzerinde kardeşinden daha güçsüz gözükse de 0-100 km/h hızlanmasını 9.7 saniyede tamamlıyor. Maksimum hızı 175 km/h olan Yaris Hybrid'in ortalama yakıt tüketimi ise 2.8-3.6 lt/100 km. Yaris 1.5 Multidrive S ülkemizde 194.500 TL'den, hibrit versiyon ise 226.900 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor.

PEUGEOT yeni marka kimliğini tanıttı

1810 yılından beri çeşitli ev aletlerinden bisiklete, scooter'dan otomobile farklı branşlarda mal ve hizmet üreten Peugeot markası 25 Şubat 2021 tarihinde yeni marka kimliğini tanıttı. Bu açıdan otomobili icat etmemiş olsa bile, otomotiv sektöründe faaliyet gösteren en eski marka Peugeot. Stellantis bünyesindeki marka, yeni marka kimliği ile 1850'den itibaren 11. logosuna kavuşmuş oldu. Bu değişim markanın sınıf atlama stratejisi kapsamında yapıldı. Logonun tasarımı markanın küresel tasarım stüdyosu PEUGEOT Design Lab tarafından daha akıcı, daha kaliteli ve daha zarif izlenim vermek için yapılmış. Ölümsüzlüğü, evrenselliği ve çok kültürlü bir kimlik biçimini ifade etmesi için tasarlanan logo ile marka tarihinde yeni bir sayfa açılıyor. Bu kapsamda yeni PEUGEOT kimliğini tecrübe etmenin, iki deneyimi bir arada yaşamak olduğu vurgulanıyor. Bunlardan ilki şu an için yaşamak. Çünkü zaman, en değerli kavramlardan bir tanesi... Diğeri ise daha kaliteli bir deneyime sahip olmak... Bunun için araçlar, yetkili satıcılar, ilgili ürünler, web siteleri, iletişim kanalları; tek, tutarlı ve işlevsel bir sistem içinde kurgulanacak.



Yeni Mercedes-Benz V-Serisi

Mercedes-Benz Türkiye, yeni V-Serisi'ni duyurdu. Vito'nun lüks bir yorumu olarak düşünebileceğimiz bu araç. V-Serisi, Vito ile benzer olsa da, dönüştürülmüş veya üst yapı bir araç değil. İlk andan itibaren yüksek konforlu bireysel mobilite sunmak amacı düşünülmüş tasarlanmıştır. Bu bakımdan V-Serisi'ni bir üst düzey yönetici aracı olarak düşünebiliriz. 10.25 inçlik MBUX multimedya sistemi, Burmester ses sistemi, arka tarafta 4 kişilik oturma düzeni ve hareketli-kayar masa bu aracın fark yaratan özelliklerinden bazıları.

1950 cc'lik 4 silindirli turbo dizel motor 237 HP güç, 500 Nm tork üretiyor. Motor 9G-Tronic 9 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Overboost ile maksimum tork anlık olarak 530 Nm'ye çıkıyor. 0-100 km/h hızlanması 9.3 sn, maksimum hız 215 km/h. Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi 6.5 lt/100 km olan aracın CO2 emisyonuysa 171 g/km.

Üretim yeri İspanya olan Mercedes-Benz V-Serisi ülkemizde ilk etapta tek motor ve donanım seçeneği ile satılıyor. V 300 d Avantgarde Edition 4MATIC Uzun olarak satılan aracın fiyatı 1.726.870 TL.

Hyundai IONIQ 5 elektrikli otomobil tanıtıldı

Hyundai, yeni alt markası IONIQ'in ilk modeli olan 5'i resmi olarak tanıttı. Tamamen elektrikli otomobil 480 km civarında menzile ulaşabilecek.





T

amamen elektrikli (EV) olan IONIQ 5, markanın bundan 45 yıl önce satışa sunduğu ilk otomobil olan Pony'den ilham alınarak Parametric Pixel yaklaşımıyla tasarlanmış. Hyundai Pony'nin modernize edilmiş bir hali gibi duran IONIQ 5, keskin ve düz hatlara sahip. Uzunluğu 4635 mm, genişliği 1830 mm, yüksekliği 1605 mm olan otomobilin dingil mesafesi 3000 mm gibi etkileyici bir değer. Arka taraftaki bagajın hacmi 531 lt ve bu hacim arka koltukların yatırılması ile 1591 mm oluyor.



Bunun dışında önde de ufak bir bagaj alanı var. Ön bagaj hacmi 2WD versiyonlarda 57 lt, AWD versiyonlarda 24 lt.

Hyundai Motor Grubu'nun sadece bataryalı elektrikli otomobiller için geliştirdiği yeni platformu E-GMP'yi (Electric-Global Modular Platform) kullanan IONIQ 5, çevre dostu malzemeler kullanılarak üretilmiş. Bu çevre dostu malzemeler geri dönüştürülmüş PET şişeler, bitki bazlı (bio PET) iplikler, doğal yün iplikler ve ekolojik deri olarak sıralanabilir.

IONIQ 5'te 58 kWh veya 72,6 kWh olmak üzere iki pil

paketi seçeneği var. Ayrıca motor olarak da 2 motorlu (ön ve arka) veya tek motorlu (arka) olmak üzere 2 seçenek arasından biri tercih edilebiliyor. Tüm motor seçeneklerinde maksimum 185 km/h. Bu durumda IONIQ 5'te 4 farklı batarya-çekiş kombinasyonu yapılabiliyor.

Elektrik motor opsiyon listesinin en üst seviyesinde 225 kW (301 HP) güç ve 605 Nm torka sahip versiyon bulunuyor. IONIQ 5, 72.6 kWh pil ile desteklenirken, dört tekerlekten çekiş (AWD) seçeneğini de sunuyor. Bu teknik özelliklerle beraber otomobil, 0 'dan 100 km/h hıza 5,2 saniyede çıkabiliyor.

HYUNDAI IONIQ 5, İÇ MEKANDA SADE TASARIMLA VE FONKSİYONELLİĞİ BİR ARAYA GETİRİYOR.

IONIQ 5, iki tekerlekten çekiş (2WD) ve 72,6 kWh pil kombinasyonu ile da ortalama olarak 470-480 km arası (WLTP) bir menzile ulaşabiliyor. 160 kW (215 HP, 350 Nm'lik bu versiyonun 0-100 km/hızlanma süresi ise 7.4 sn.

Otomobilin giriş versiyonu ise 58 kW'lık standart bataryaya sahip, arkadan itişli versiyon. 125 kW (168 HP) güç ve 350 Nm'lik tork üreten elektrik motorlu bu versiyon 0-100 km/h hızlanmasını 8.5 saniyede tamamlıyor.

IONIQ 5'in E-GMP platformu; hem 400 V, hem de 800 V şarj altyapılarını destekliyor. Platform, ek bileşenlere veya adaptörlere ihtiyaç duymadan 400 V şarjın yanı sıra standart olarak 800 V şarj özelliği de sunuyor. 350 kW'lık bir şarj cihazıyla beraber yalnızca 18 dakikada yüzde 10'dan yüzde 80'e kadar şarj edilebiliyor. 100 km menzil elde etmek için gereken şarj süresi ise 5 dk. Otomobilin Avrupa'daki teslimatları 2021'in ikinci çeyreğinde başlayacak. ONIQ 5'in ardından marka, IONIQ 6 elektrikli sedan ve IONIQ 7 adlı elektrikli SUV modellerini tanıtacak.



Renault Fluence Z.E. eğitimin hizmetinde

Renault Fluence Z.E., Türkiye’de elektrikli otomobillerin tanınması konusunda büyük bir rol üstlenmişti. Bursa’da üretilen Fluence Z.E., 2011 yılında satışa sunulmuştu 2013 yılının sonuna kadar ülkemizde toplamda 215 adet satılmıştı. Renault Fluence Z.E. şimdi yine önemli bir görev üstlenecek. Bu kapsamda Renault MAİS, mesleki teknik eğitime destek faaliyetleri kapsamında 16 tane Fluence Z.E. elektrikli otomobili, mesleki ve Teknik Anadolu liselerinde eğitim gören öğrencilerle buluşturdu. 15 farklı ilde 16 adet Fluence Z.E. bağışını içeren projenin protokolü Milli Eğitim Bakanlığı Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürü Kemal Varın Numanoğlu ve Renault MAİS Genel Müdürü Berk Çağdaş tarafından MAİS Ankara Şube’de imzalandı. Öğrencilerin teknolojiyi takip edebilmeleri için İstanbul Bağcılar Mesleki Anadolu Teknik Lisesi ve İzmir Bornova Mimar Sinan Mesleki Anadolu Teknik Lisesi ile iş birliğine giden Renault MAİS, daha önce bu okullarda laboratuvar kurmuştu. 16 adetlik Fluence Z.E. hibe projesi kapsamında bu okullara ek olarak Ankara, Bursa, Antalya, Tekirdağ, Kocaeli, Adana, Trabzon, Gaziantep, Konya, Muğla, Denizli, Kırşehir ve Samsun’da bulunan Mesleki ve Teknik Anadolu liselerine de elektrikli araç desteği sağlandı.



Karsan Otonom Atak Electric hazır

Karsan Otonom Atak Electric yollara çıkmaya hazır. Avrupa ve Amerika’nın ilk seri üretim sürücüsüz otonom otobüsü olarak lanse edilen Karsan Otonom Atak Electric, “Seviye 4” olarak tanımlanan otonom sürüş özelliklerine sahip. Bu sayede önceden planlanmış bir rota üzerinde sürücüsüz şekilde yol alabiliyor, duraklara geldiğinde kapıları açıp, yolcular bindikten sonra kapıları kapatıp yola devam edebiliyor. Bunun dışında trafik işaretlerini de algılayıp, kırmızı ışıkta durabiliyor. Bunlar; aracın farklı yerlerinde konumlanan gelişmiş sensör teknolojisi sayesinde yapılıyor. Çok sayıda LiDAR sensör, ön kısımda bulunan gelişmiş radar teknolojisi, RGB kameralarla yüksek çözünürlükte görüntü işleme, termal kameralar sayesinde ekstra çevre güvenliği gibi birçok yenilikçi teknoloji sayesinde araç Seviye 4 otonom teknolojisine sahip. Karsan bu projede Türk girişimcilerin kurduğu ve ABD merkezli olarak faaliyet gösteren ADASTEC ile birlikte çalışmış. Otonom Atak Electric, tıpkı otonom olmayan Atak gibi BMW tarafından geliştirilen 220 kWh kapasiteli bataryalardan alan ve 230 kW güce ulaşarak 2500 Nm tork üreten elektrik sistemi altyapısına sahip. 300 km’lik menzile ulaşan araç 8.3 metre uzunluğunda ve 52 yolcu kapasiteli.

Yeni Mercedes-Benz C-Serisi

Mercedes-Benz'in D segmentindeki temsilcisi C-Serisi, tamamen yenilendi. Otomobil hem iç tasarım, hem de dış tasarım olarak markanın amiral gemisi S-Serisi'nin ufaltılmışı gibi duruyor.





Yeni Mercedes-Benz C Serisi internette yapılan dünya lansmanı ile tanıtıldı. D segmenti olarak da bilinen orta sınıf bir Premium otomobil olan C Serisi (Mercedes-Benz C Class, yani tam tercümesi ile C Sınıfı, ülkemizde C-Serisi olarak isimlendiriliyor), yeni nesliyle birlikte daha dijital bir otomobil olmuş. W 206 kodlu yeni C-Serisi, hem dış tasarım olarak, hem de iç tasarım olarak markanın amiral gemisi S Serisi'nin ufaltılmışı gibi duruyor.

Sedan ve station (estate) gövde tipleri bulunan yeni C-Serisi'nin ilk etapta C 180 (1.5 lt 170 HP), C 200 (1.5 lt 204 HP), C 300 (2.0 lt 258 HP) olmak üzere 3 benzinli; C 220 d (2.0 lt 200 HP) ve C 300 d (2.0 lt 265 HP) olmak üzere iki de dizel motor seçeneği var. Motorlar ikinci nesil entegre marş jeneratörüne (ISG) sahip. C 200 ve C 300, 4Matic adlı dört tekerlekten çekişli veya arkadan itişli olarak tercih edilebilirken, diğer versiyonlarda sadece arkadan itiş seçeneği var. Şanzıman ise 9-Tronic. Manuel şanzıman seçeneği ise yok. C Serisi model gamında plug-in hybrid (PHEV) ve elektrikli versiyonlar da sunulacak.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

W 206 karoser kodlu yeni C-Serisi, son dönemde Mercedes-Benz'in diğer modellerinde de gördüğümüz tasarım unsurları ile şekillendirilmiş. Otomobile arkadan bakıldığında bagaja taşan iki parçalı stop lambası formunun, A Serisi Sedan ve S Serisi gibi modellerden ilham alınarak tasarlandığı görülüyor. Otomobil, Mercedes'in geleneksel sedan gövde tasarım oranlarına sahip. Yani ön tekerlek ön tampona olabildiğince yaklaştırılırken dingil mesafesi de uzun tutulmuş. "Cab-backward" denilen bu tasarım anlayışı sayesinde otomobile dinamik bir görünüm kazandırılmış.

Yeni C-Serisi Sedan'ın 4751 mm'lik uzunluğu eskisinden +65 mm, 1820 mm'lik genişliği +10 mm, 2865 mm'lik dingil mesafesi +25 mm daha fazla.



1838 mm'lik yükseklikse eskisinden 9 mm daha az. Ancak baş mesafesinde azalma yok. Dirsek mesafesi sürücü ve ön yolcu için 22 mm, arka yolcular için 15 mm artırılmış. Arka koltuk diz mesafesinde 35 mm'ye varan artış sağlanırken, baş mesafesi 13 mm iyileşme göstermiş. C Serisi Sedan'ın 455 lt'lik bagaj hacmi değişmezken, station gövdeli versiyonun bagaj hacmi 30 lt artışla 490 lt olmuş.

Ön konsolda ilk başta dikkat çeken nokta, yeni multimedya ekranının yerleşimi. Yeni S-Serisi'nde olduğu gibi dikey olarak yerleştirilen bu büyük ekran 6 derece kadar sürücüye doğru eğimli. Orta konsoldaki dokunmatik ekran, otomobilin donanım seviyesine bağlı olarak 10,25 inç (26,0 cm) ve 12,3 inç (31,2 cm) olmak üzere iki farklı boyutta alınabiliyor.



Yeni S-Serisi gibi yeni C-Serisi de ikinci nesil MBUX (Mercedes-Benz Kullanıcı Deneyimi) bilgi-eğlence sistemine sahip. Tabii ki "Hey Mercedes" sesli komut sistemi de var.

MOTOR SEÇENEKLERİ

Öncelikle benzinli motor ailesinden başlayalım. M 254 kodlu, dört silindirli benzinli motor ailesinin tümü 20 HP (15 kW) ek güç ve 200 Nm ek tork sağlayan entegre marş jeneratörüne (ISG) sahip. 48V elektrik altyapılı bu sistem, hafif hibrit (mild hybrid) olarak da tanımlanıyor. NANOSLIDE silindir kaplaması, CONICSHAPE silindir honlaması ve doğrudan motor üzerinde egzoz gazı arındırma işlemi bunlardan bazıları.

Yeni turbo beslemesi, Mercedes-AMG Petronas Formula 1 ekibiyle birlikte geliştirildi. Teknolojinin seri üretime aktarılması, performans ve verimlilik konularında tamamen yeni standartlar belirliyor. C 300'de, dip gaz yapıldığında anlık olarak 27 HP ek güç (overboost) sağlanabiliyor.

2.0 litrelik dizel motorlar ise yeni OM 654 M ailesine mensup. Bu motor gamı ile birlikte dizellerde de ISG teknolojisine geçiliyor. Yeni krank mili kullanılan bu dizel motorların "strok" ölçüsü de 2 mm'lik artışla 92.3 mm'den 94.3 mm olmuş. Bunun sonucunda dizel motorların silindir hacmi 1950 cc'den 1992 cc'ye yükselmiş.



Dizel motorlardaki değişimler bunlarla sınırlı değil. Artık su soğutmalı, değişken geometrili çift turbo kullanılan motorlardaki yakıt enjeksiyon basıncı da 2500 bar'dan 2700 bar'a yükseltilmiş.

DÖRT TEKERLEKTEN YÖNLENDİRME

Yeni C Serisi, isteğe bağlı olarak sunulan arka aks yönlendirme ve bununla birlikte ön aksta daha direkt çalışan direksiyon sistemiyle çok daha çevik ve stabil bir sürüş sunuyor. Arka akstaki 2,5 derecelik yönlendirme açısı, dönüş çapını 43 cm azaltarak 10,64 metreye düşürüyor. Arka aks yönlendirme ile sürüş konseptinden bağımsız olarak 2,35 yerine 2,1 (Arkadan itiş ve konfor direksiyon ile) veya 2,3 (4MATIC ve konfor direksiyon ile) tur olmak üzere daha düşük

direksiyon turu manevra kolaylığı sağlıyor. 60 km/s'nin altındaki hızlarda, manevralarda, arka tekerlekler ön tekerleklerin açısına göre 2,5 dereceye kadar aksi yönde yönlendiriliyor. Dingil mesafesi sanal olarak kısalıyor ve aracın daha çevik olmasını sağlıyor. 60 km/s'nin üzerindeki hızlarda arka tekerlekler ön tekerleklerle aynı yönde 2,5 dereceye kadar yönlendiriliyor. Dingil mesafesi sanal olarak uzarken, özellikle yüksek hızlarda daha dinamik ve daha stabil bir sürüş karakteri oluşuyor. Araç daha az direksiyon açısı ile dinamik ve çevik bir sürüş sunuyor, direksiyon emirlerine daha sportif tepki veriyor.



Selen Alkım Citroen Türkiye Genel Müdürü oldu

Selen Alkım 11 Mart 2021 tarihi itibarı ile Citroen Türkiye Genel Müdürü oldu. Selen Alkım, Citroen markasının, Türkiye’de satış, pazarlama, parça ve servis operasyonlarının Groupe PSA Türkiye Başkanı Olivier Cornuaille’in liderliğinde yönetilmeye başlandığı ilk günden itibaren, markanın Pazarlama Direktörü olarak görev yapıyordu. Konuyla ilgili olarak açıklama yapan Groupe PSA Türkiye Başkanı Olivier Cornuaille, “Citroën markasının son dönemde gösterdiği başarılı yükselişinin önemli bir parçası olan Selen Alkım, güçlü bir otomotiv geçmişine sahip bir profesyonel. Kendisinin liderliğinde Citroën Türkiye ekibi ve güçlü bayi ağımız ile yeni başarılar elde edeceklerine inancım tam” sözleriyle tebrik etti.

SELEN ALKİM KİMDİR?

1980 doğumlu evli ve 1 çocuk annesi olan Selen Alkım, St.Joseph Fransız Lisesi’nden mezun olduktan sonra, üniversite eğitimini Galatasaray Üniversitesi Uluslararası İlişkiler bölümünde tamamladı. 2005 yılında Paris’te yüksek lisansını tamamlayan Selen Alkım, yaklaşık 15 yıldır süren otomotiv kariyerine 2006 yılında Satış Sonrası Hizmetler Departmanı’nda başladı. Farklı otomotiv markalarının, Ürün, Statejik Planlama ve Pazarlama birimlerinin yöneticiliğini yapan Selen Alkım, 3 Aralık 2018 tarihinden bu yana Groupe PSA Türkiye bünyesinde çalışıyor.



e-otodergi

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



Yeni Honda HR-V hazır

Avrupa pazarında 2021 yılı sonunda satışa sunulacak yeni nesil HR-V, markanın "Elektrikli Vizyon Stratejisi" kapsamında geliştirilmiş.





Honda yeni HR-V'yi duyurdu. Yeni Honda HR-V, bundan sonra markanın daha fazla modelinde göreceğimiz kesintisiz ve temiz bir tasarım diline sahip. Yeni HR-V, markanın e:HEV adını verdiği güç ve aktarma sistemine sahip olacak. E:HEV hibrit sisteminde iki adet yüksek verimliliğe sahip motor kullanılıyor. Ancak haber yayına hazırlandığı sırada otomobilin teknik özellikleri henüz açıklanmamıştı.



Coupe havası veren bir kompakt SUV olması için tasarlanan otomobilin sade görümlü ön ızgarası tampona entegre edilmiş. İnce görümlü farların üst kısmındaki ışık bandı ise radyatör ızgarasının en üstündeki krom çita ile hizalanarak görsel bir bütünlük elde edilmiş. Otomobilin ön konsolunda da sade ve temiz çizgiler devam ediyor. Fotoğraflardan görüldüğü kadarı ile havalandırma ızgaraları ilginç kumandalarıyla fark yaratacak. L şeklindeki havalandırma ızgaraları, temiz bir hava perdesi oluşturarak yeni hava dağıtım sistemiyle iç mekândaki ferahlığı daha da arttıracak. Bunun dışında iç mekândaki malzemelerin premium his verecek şekilde yumuşak dokunuşlu olacağı açıklandı.

Yeni HR-V'nin konfor sunan bir diğer tasarım özelliği ise "Sihirli Koltuk" fonksiyonu. Honda'nın, yeni HR-V'de hibrit güç aktarma sistemini ve yakıt deposunu doğru konumlandırması sayesinde koltukların zemine katlama veya yukarı kaldırma yoluyla elde edilen bagaj derinliği farklı ebatta yüklerin taşınmasında kolaylık sağlayacak.

Yeni Honda HR-V, Avrupa'da 2021'in sonlarına doğru satışa sunulacak. C-SUV olarak da bilinen kompakt SUV segmentinde mücadele eden H-RV'nin ilk nesli 1998 yılında yollara çıkmıştı. Halen satışı ülkemizde de devam eden ikinci nesil HR-V'nin Avrupa'daki satışı ise 2015 yılında başlamıştı.

İÇ MEKANINDA KALİTE
HİSSİ YÜKSEK MALZEMELER
KULLANILACAĞI SÖYLENEN YENİ
HR-V'DE ARKA KOLTUKLAR FARKLI
EBATLARDAKİ YÜKLERİ TAŞIYACAK
ŞEKİLDE KATLANACAK.



TEMİZ ÇİZGİLERLE ŞEĞİLLENDİRİLMİŞ YENİ
HONDA HR-V'NİN KESİNTİSİZ VE DÜZ ÇİZGİLERİNİ
GELECEKTE FARKLI HONDA MODELLERİNDE
GÖREBİLİRİZ.





Bantboru yenilenebilir enerji yatırımı

Küresel otomotiv ve dayanıklı tüketim ürünleri (beyaz eşya) sektörlerinde önem taşıyan çelik boru sistemleri alanında dünyanın en önemli 5 orijinal ekipman üreticisinden biri olan Bantboru, üretim tesislerinde yenilenebilir enerji yatırımı yapıyor. Toplam 1 milyon dolarlık yatırımla kurulacak güneş enerjisi santrali ile tesislerde kullanılan enerjinin yaklaşık 3'te 1'i güneş enerjisinden elde edilecek. Bantboru'nun MY Enerji Solar iş birliğinde gerçekleştirdiği Güneş Enerjisi Santrali projesinde, ELİN güneş panelleri kullanılıyor.

Konuyla ilgili olarak açıklama yapan eden Bantboru CEO'su Sinan Gider, "Dünya genelinde rekabetçiliğin ve kalitenin en çok ön planda olduğu, iki önemli sektörde OEM firmalarına yönelik ürünlerimizle küresel üretim programlarının iş ortağıyız. Arjantin'den Çin'e uzanan bir coğrafyada, 23 ülkeye ihracat gerçekleştiriyoruz. Bantboru'nun kendi Ar-Ge ve teknoloji gücüyle geliştirdiği ürünlerle, küresel rekabetin Türk oyuncusuyuz. İşimizi olduğu gibi, topluma ve dünyaya karşı sorumluluklarımızı da liderlik hedefiyle sürekli gelişen bir dünya şirketi bakış açımızla değerlendiriyor ve yönetiyoruz. GES yatırımlarımız, temiz enerji kullanımıyla çevre sürdürülebilirliğine, maliyet avantajıyla da rekabetçi performansımıza katkı yapacak" dedi.

Range Rover Fifty Edition

Range Rover'ın 50'nci yıl özel serisi Range Rover Fifty Edition Türkiye'de. Range Rover markasının doğum yılı olan 1970 yılına gönderme yapacak şekilde 1970 adet üretilen bu özel serinin Türkiye kotası 10 adet. Otomobilin standart şasi (SWB) ve uzun şasi (LWB) olmak üzere 2 farklı gövde seçeneği var. Range Rover SWB'nin uzunluğu 5.000 mm, dingil mesafesi ise 2922 mm. LWB'de ise bu değerler 3122 mm ve 5200 mm. Range Rover Fifty Edition 2.0 PHEV404'de; 2.0 lt, 404 HP güç ve 640 Nm tork üreten plug-in-hybrid (şarj edilebilir hibrit) güç ünitesi bulunuyor. Gücünü 8 ileri oranlı otomatik şanzıman üzerinden 4 tekerleğe aktaran bu motor her iki versiyona da 220 km/h maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/h hızlanma değeri SWB'de 6.4 saniye, WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi ise 3.3-3.9 lt/100 km. Bu değerler LWB versiyonda sırasıyla 6.5 sn ve 3.5-4.0 lt/100 km. Range Rover Fifty Edition SWB fiyatı 3.429.219 TL olarak açıklanırken, LWB versiyonun fiyatı 3.688.082 TL olarak açıklanıyor.



Audi e-tron GT tanıtıldı

Audi; e-tron GT ile geleceğin mobilité anlayışına yönelik planlarını sergiliyor. Otomobilin Almanya'daki başlangıç fiyatı 99.800 Euro olarak açıklandı





Audi, elektrikli, sportif ve ilerici 4 kapılı coupe otomobili e-tron GT'yi tanıttı. Elektrikli otomobillerin ne kadar etkileyici olabileceğinin bir örneği olan e-tron GT; heyecan verici tasarım, dinamik yol tutuş, güçlü performansa sahip geleceğin gran turismo'su olarak tanımlanıyor. Avrupa'da ön satışları başlayan otomobilin ilk etapta iki versiyonu var: e-tron GT quattro ve RS e-tron GT. e-tron GT quattro 99.800 Euro, RS e-tron GT quattro ise 138.200 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip.

TASARIM VE GÖVDE

Eğimli bir tavan çizgisine sahip Audi e-tron GT kaslı ve yere yapışık görünümüne sahip, rüzgâr direnç katsayısı ise 0.24 Cd. Otomobilin gövdesinde; frenler ve radyatörler için kapanabilir hava girişleri, aktif arka spoiler gibi aktif aerodinamik parçalar var. Uzunluğu 499 cm, genişliği 196 cm, yüksekliği 141 cm olan otomobilin bagaj hacmiyse 405 lt (RS versiyonunda 366 lt). Matrix LED farlar standart, yaklaşık 2 kat aydınlatma mesafesi sunan lazer teknolojili farlar ise opsiyonel.

e-tron GT'nin yaşam hücresi yüksek dayanımlı çelik ile güvence altına alınırken, kaporta parçaları alüminyumdan imal edilmiş. 33 hücreden oluşan batarya otomobilin tam orta kısmına denk gelecek şekilde konumlandırılmış. 28 noktadan gövdeye sabitlenen bu batarya otomobilin rijitliğine ve çarpışma güvenliğine de katkı sağlıyor.

İÇ MEKÂN

Yere yakın bir sürüş pozisyonu sunan otomobilin arka koltuklarındaki yaşam alanının "yeterli" olacağı söyleniyor. Zaten bu tip bir gran turismo'da Audi A8'in arka koltuk yaşam alanını beklemek yersiz olur. İç mekân tasarımı vurgulanmak istenen noktalar; sportiflik ve konforun sürdürülebilirlikle birleştirilmiş

olması. Sportiflik ve konfor için alçak oturma pozisyonu, geniş ön konsol bu hissi pekiştirmeyi hedefliyor. Deri malzemeler kullanılmaması ve geri dönüştürülmüş malzemeler kullanılması da çevreciliğe verilen önemi vurguluyor.

MOTOR VE PERFORMANS

Audi e-tron GT quattro'nun 0-100 km/h hızlanması 4.1 saniye olarak açıklanırken, maksimum hızı ise 245 km/h ile sınırlandırılmış. e-tron GT quattro'nun ön elektrik motoru 238 HP, arka elektrik motoru 435 HP güç üretiyor. İki motorun kombine gücü 476 HP, kombine torku ise 630 Nm olarak açıklanıyor. Bunun nedeniyle, ekstrem durumlar için rezerv güç bulundurulması. "Launch control" modunda aracın



gücü 530 HP'ye maksimum torkuysa 640 Nm'ye yükseltiyor ve otomobil 0-100 km/h hızlanmasını 2.5 saniyede tamamlıyor.

Audi RS e-tron GT'nin ön motoru da tıpkı kardeşi gibi 238 HP güç üretiyor. Ancak arka motoru 456 HP ile biraz daha güçlü. Bu versiyonun kombine gücü 598 HP olarak açıklanıyor ve launch kontrol kullanılmadan bile 0-100 km/h hızlanmasını 3.3 saniyede tamamlıyor. Maksimum hız ise 250 km/h ile sınırlandırılmış. RS e-tron'un sistem gücü boost modunda 646 HP oluyor. e-tron GT, tıpkı kuzeni Porsche Taycan'da olduğu gibi arka motora entegre edilmiş 2 ileri oranlı vitesine sahip. Bunlardan ilk oran daha kısa ve etkili hızlanma için kullanılırken, ikinci oran daha yüksek hız ve düşük enerji tüketimi için kullanılıyor. Launch control kullanılmadığı zaman daha uzun oranlı ikinci vites görev yapıyor.

MENZİL VE ŞARJ SÜRESİ

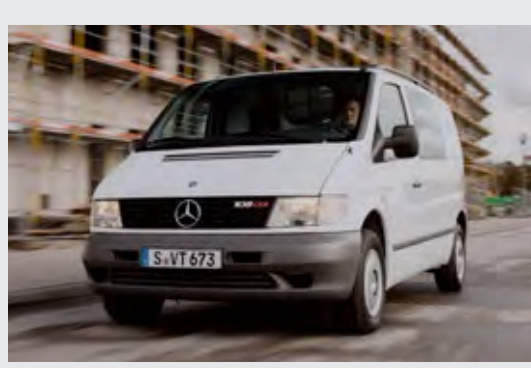
e-tron GT WLTP normuna göre 21.6-19.9 kWh/100 km elektrik enerjisi tüketiyor. 5 dakikalık şarjla 100 km menzile ulaşan otomobilin bataryasının yüzde 5'ten yüzde 80'lik doluluğa ulaşması için gereken süreysse 22.5 dakika. Menzil ise WLTP normuna göre 487 km'ye kadar ulaşacak. RS e-tron GT ise WLTP normuna göre 22.5-20.6 kWh/100 km elektrik enerjisi tüketiyor. Şarj süresi kardeşi ile aynı olan otomobilin WLTP normuna göre menziliyse 472 km'ye kadar ulaşacak.



Hazırlayan: Tarık Akagün

6

Dünyanın en büyük kiralama şirketlerinden LeasePlan'ın, Ipsos ile birlikte yürüttüğü Mobilite İçgörü Raporu'nun "Elektrikli Araçlar ve Sürdürülebilirlik" kısmına göre Türkiye'de 10 kişiden 6'sı elektrikli otomobile sahip olmak istiyor.



25

Mercedes-Benz Vito, Mart ayı itibarı ile 25'inci yaş gününü kutluyor. Halen üçüncü nesli yollarda olan Vito, 1996'dan günümüze kadar yaklaşık 1 milyon 823 bin adetlik satışa ulaştı.

30

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) 30'uncu yılını kutluyor. 1991 yılında Oyman Atabay başkanlığında kurulan TOSFED'de sırasıyla Mümtaz Tahincioğlu, Demir Berberoğlu, Metin Çeker, Serkan Yazıcı ve son olarak da Eren Üçlertoprağı başkanlık görevini üstlendi.



30

Opel Frontera 30 yaşında. Opel'in dört tekerlekten çekişli aracı ilk defa 1991 yılında yollara çıkmıştı. Isuzu Rodeo ile aynı altyapıyı paylaşan Frontera'nın üretimi 2003 yılında sonlanmıştı.

60

Dünyanın en güzel otomobil tasarımlarından biri olarak gösterilen ve kült bir otomobil haline gelen Jaguar E-Type, bundan 60 yıl önce 1961 yılının Mart ayında düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı.



499.535

Tesla'nın geçen yıla ait otomobil satış verileri açıklandı. Buna göre 2020 yılında dünya çapında 499.535 adet Tesla satıldı. Marka geçen yıl dünyada satılan elektrikli otomobillerin yüzde 17.95'ini sattı.



Satışlar beklentileri aştı

Ocak'la birlikte yıla iyi başlayan otomobil satışları Şubat ayında da rekor tazeledi. Geçmiş şubat aylarının hepsini geride bırakan 2021 Şubat ayında 18.612 adedi yerli, 26.137 adedi ise ithal olmak üzere toplam 44.749 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Herkes ekonominin kötüye gittiğini düşünürken otomobil satışları ise rekor kırmaya devam ediyor. Ocak ayından sonra Şubat'ta da rekor geldi. Peki ekonomik ortam kötüyse bu kadar otomobil nasıl satılıyor acaba? Covid-19'un herkesi etkilediği şu zamanda sabit gelirli çalışanlar biraz daha şanslı gibi. Bireysel olarak otomobil alımını bu kesim yaparken, filo kiralama işinin de hareketlenmesi ve son olarak "engelli" kapsamında da ciddi sayıda otomobil alınması toplamda satışları artırmış görünüyor.

Şubat ayında 18.612 adet yerli otomobil satıldı. Yerli satış oranı % 41.6'ya çıktı. 7.023 adet satan Fiat yerli markalar arasında tekrar birinci oldu. 4.997 adet satışla Renault ise ikinci geldi. Şubat'ta 26.137 adet ithal otomobil satıldı. 4.286 adet satan VW, ithal markalar arasında en fazla satan marka oldu. Onun arkasından 2.742 adet satan Peugeot ve 2.708 adet satan Skoda geldi. Model sıralamasına gelince: Fiat Egea Sedan Şubat ayında 5.635 adetle en fazla satan otomobil oldu. Onu 3.614 adetle Toyota Corolla Sedan takip

etti. Tüm modeller sıralamasında üçüncü olan ve 2.916 adet satan Renault Clio HB en çok satan HB, 951 adetle Peugeot 2008 en çok satan B-SUV, 1.331 adetle Nissan Qashqai en çok satan C-SUV aracı oldu.

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

Aylara göre toplam otomobil satışları

Ay	2020	2021	2021/2020 değişim %
Ocak	22.016	35.358	+ 60,6
Şubat	37.727	44.749	+ 18,6
Mart	39.887		
Nisan	21.825		
Mayıs	25.073		
Haziran	57.067		
Temmuz	69.427		
Ağustos	44.372		
Eylül	71.296		
Ekim	76.341		
Kasım	64.357		
Aralık	80.721		
TOPLAM	610.109	80.107	

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Toyota	3.701	7.652
2	Fiat	7.023	10.361
3	Renault	4.997	7.948
4	Honda	1.587	2.891
5	Hyundai	850	1.486
6	Ford	454	479
	Toplam	18.612	30.817

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021	Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Volkswagen	4.286	8.368	27	Subaru	27	58
2	Peugeot	2.742	5.419	28	Alfa Romeo	20	96
3	Skoda	2.708	4.638	29	Lexus	14	35
4	Opel	1.708	3.380	30	Mazda	10	17
5	Citroen	1.702	2.890	31	Maserati	5	7
6	Nissan	1.682	3.117	32	Smart	4	4
7	Dacia	1.611	3.007	33	Jaguar	2	6
8	Kia	1.502	2.808	34	Aston Martin	2	5
9	Seat	1.313	2.193	35	Ferrari	0	1
10	Renault	985	1.658	36	Lamborghini	2	3
11	Mercedes-Benz	984	1.961	37	Bentley	1	1
12	BMW	937	1.550		Toplam	26.137	49.290
13	Ford	891	2.288				
14	Audi	747	1.586				
15	Hyundai	723	1.367				
16	Volvo	425	640				
17	Jeep	266	443				
18	Honda	173	422				
19	Fiat	124	181				
20	Suzuki	91	168				
21	Land Rover	75	154				
22	SSangYong	66	134				
23	Mitsubishi	61	124				
24	MINI	57	198				
25	Porsche	43	84				
26	DS	35	55				



Kia Picanto devam

Yenilenmesine karşın Hyundai i10 modeli bir türlü satışlarını artıramıyor. Yerli kimliği de olmasına karşın Türk insanı bu modele pek rağbet göstermiyor. Otomobil almak için Hyundai bayiine gidenler ilk önce i10 modeline baksalar bile hemen arkasından i20 modelinde karar kılıyorlar.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Kia Picanto	98	581
2	Hyundai i10	24	50
3	Fiat Panda	15	23
4	Smart Fortwo	4	4
5	Fiat 500	3	4



Renault Clio HB lider

Geçen yılı önde kapatan Renault Clio HB, 2021 yılında da en ön kulvarda yoluna devam ediyor. Şubat ayında Renault Clio HB 2.916 adet satarken, 915 adet satan Volkswagen Polo ikinci, 862 adet satan Opel Corsa ise üçüncü geldi. Piyasaya yeni giren Peugeot 208 yavaş yavaş üst sıralara çıkmaya başladı.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Renault Clio HB	2.916	4.751
2	VW Polo	915	2.094
3	Opel Corsa	862	1.472
4	Hyundai i20	826	1.436
5	Peugeot 208	589	1.013
6	Citroen C3	391	702
7	Seat Ibiza	331	713
8	Kia Rio HB	290	447
9	Skoda Fabia	167	376
10	Dacia Sandero	102	331



Satışlar dibe vurdu

Bir zamanlar Türkiye'de en fazla aracın satıldığı B Sedan segmentinde Şubat ayında Peugeot 301 hiç satılmadı. Onun yerine kardeşi Citroen C-Elysee 685 adet satış gerçekleştirerek birinci oldu. Renault Symbol ise tamamen tükenmişlik sendromunda. Bakalım yeni Taliant bu segmenti hareketlendirecek mi?

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Citroen C-Elysee	685	1.107
2	Renault Symbol	121	271
3	Peugeot 301	0	26



Peugeot 308 lider

Fiat Egea Cross modelinin çıkması Egea HB satışlarını olumsuz etkilemiş görünüyor. Geçen yıl en fazla satan C-HB segmenti otomobili olan Egea HB Şubat ayında 241 adet satarak üçüncülüğe düştü. Yakında yenilenecek olan Peugeot 308'in güncel modeli 461 adetlik satışla Şubat ayının lideri oldu.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Peugeot 308	461	808
2	Seat Leon	378	419
3	Fiat Egea HB	241	601
4	Skoda Scala	191	267
5	Kia Ceed	145	166
6	BMW 1 Serisi	86	115
7	Opel Astra HB	75	145
8	Honda Civic HB	41	120
9	Audi A3 Sportback	40	40
10	Ford Focus HB	39	91



Egea Sedan açık ara önde

Geçen yıl Renault hariç diğer tüm markalardan daha fazla satmayı başaran Bursalı Fiat Egea Sedan, bu yıl aynı tempoda yoluna devam ediyor. Şubat ayında 5.635 adet satışla en yakın rakibine 2 bin adet gibi bir fark attı. Yeni 1.5 litre motorla ön plana çıkan Toyota Corolla Sedan 3.614 adetlik satışla ikinci geldi.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Fiat Egea Sedan	5.635	7.985
2	Toyota Corolla Sedan	3.614	7.442
3	Renault Megane Sedan	2.081	3.197
4	Honda Civic Sedan	1.587	2.891
5	Skoda Octavia	711	1.540
6	Ford Focus Sedan	415	1.359
7	BMW 2 Serisi GC	98	158
8	Audi A3 Sedan	90	344
9	Mercedes-Benz A Sedan	35	113
10	Mercedes-Benz CLA	22	44



Rakibi yine kendisi

Türkiye'ye yatırım yapmaktan vazgeçen Volkswagen'in D segmenti temsilcisi Passat, segmentinde rakipsiz yoluna devam ediyor. Bakalım hükümetin "Makam otomobili olarak VW Passat almayın!" önerisini dinleyecek mi yöneticiler. VW Passat'tan sonra en fazla satan otomobil yine aynı aileden Skoda Superb oldu.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Volkswagen Passat	1.716	3.079
2	Skoda Superb	881	1.295
3	BMW 3 Serisi	270	448
4	Mercedes-Benz C Serisi	228	519
5	Peugeot 508	152	300
6	Audi A4	134	202
7	Volvo S60	81	81
8	Opel Insignia	26	33
9	Renault Talisman	4	6
10	Ford Mondeo	2	5



BMW 5 Serisi öne geçti

Bu segmentte en fazla rekabet içerisinde olan Mercedes-Benz E Serisi ve BMW 5 Serisi arasında nöbetleşe birincilik devam ediyor. Ocak'ta Mercedes-Benz E Serisi birinci iken Şubat ayında BMW 5 Serisi öne geçti ve 296 adet satış gerçekleştirdi. Audi A6 ve Volvo S90 modelleri biraz daha geride kalıyorlar.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	BMW 5 Serisi	296	504
2	Mercedes-Benz E Serisi	226	458
3	Audi A6	114	252
4	Volvo S90	20	37
5	Jaguar XF	0	1



Taycan'ın hızı yavaşladı

Elektrikli otomobillerden alınan ÖTV'nin yüzde 15'ten yüzde 60'a çıkarılması, Porsche Taycan'ın biraz nefesini kesmişe benziyor. Sadece Aralık ayında bile 133 adet satan Taycan, Şubat'ta ise 15 adet satış gerçekleştirdi. 11 adet satan Mercedes-Benz CLS ikinci, 10 adet satan Mercedes-Benz S Sınıfı ise üçüncü oldu.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Porsche Taycan	15	38
2	Mercedes-Benz CLS	11	37
3	Mercedes-Benz S Sınıfı	10	27
4	BMW 7 Serisi	3	4
5	Audi A8	2	6



Peugeot 2008 yıla önde başladı

2020 yılını birinci olarak tamamlayan B-SUV sınıfı temsilcisi Peugeot 2008, 2021 yılında da en önde yoluna devam ediyor. Şubat ayında Peugeot 2008, 951 adet satış gerçekleştirirken piyasanın yenilerinden Renault Captur hemen onun arkasından 790 adet satışla geldi.

B-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Peugeot 2008	951	1.402
2	Renault Captur	790	1.191
3	Dacia Sandero Stepway	494	494
4	Opel Crossland	433	956
5	Seat Arona	405	652
6	Skoda Kamiq	397	484
7	Kia Stonic	338	549
8	Citroen C3 Aircross	288	416
9	Hyundai Kona	288	390
10	Nissan Juke	231	291



Qashqai Şubat'ta birinci

Nissan Qashqai'nin güncel modelinin satışları bu aylarda iyi gidiyor. Şubat'ta 1.331 adet satan Qashqai birinci olurken onun arkasından 1.072 adet satan VW Tiguan ve 1.039 adet satan piyasanın en yenisi Fiat Egea Cross geldi. Dacia Duster ise Şubat ayında 910 adetlik satışla dördüncülüğe kadar geriledi.

C-D SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Nissan Qashqai	1.331	2.670
2	Volkswagen Tiguan	1.072	2.253
3	Fiat Egea Cross	1.039	1.574
4	Dacia Duster	910	1.961
5	Kia Sportage	623	1.054
6	Peugeot 3008	508	1.722
7	Volkswagen T-Roc	507	846
8	Hyundai Tucson	435	937
9	Citroen C5 Aircross	338	665
10	Opel Grandland X	306	763



Yine Volvo XC60

Premium SUV segmentinde Volvo ağırlığını her geçen gün artırıyor. Geçen yılın lideri olan Volvo XC60 Şubat ayında 93 adet satarak Şubat ayını önde tamamladı. 51 adet satan Audi Q5 ikinci olurken 37'şer adet satan Mercedes-Benz GLC ve Volkswagen Touareg onu takip ettiler. VW Touareg'in satışları dikkat çekti.

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

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Volvo XC60	93	150
2	Audi Q5	51	66
3	Mercedes-Benz GLC	37	52
4	Volkswagen Touareg	37	42
5	Porsche Macan	25	40
6	Land Rover Range Rover Velar	24	67
7	BMW X3	16	32
8	Land Rover Range Rover Evoque	16	18
9	Lexus RX	12	29
10	Mercedes-Benz EQC	11	15



Adı kadar sattı

Lüks SUV segmentinin iddialı ismi Volvo XC90, Şubat ayında isminde yer alan "90" sayısı kadar satış yaptı. Volvo XC90, geçen yılı da lider kapatmıştı zaten. Onun arkasından 19 adet satışla Range Rover Sport modeli, 18 adetlik satışla Mercedes-Benz G Sınıfı ve 14 adetlik satışla Range Rover modeli geldi.

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

Sıra	Marka	Şubat 2021	Ocak-Şubat 2021
1	Volvo XC90	90	139
2	Land Rover Range Rover Sport	19	34
3	Mercedes-Benz G Sınıfı	18	47
4	Land Rover Range Rover	14	25
5	Audi Q7	8	18

E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



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

e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yıllığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren şirketin web sitesine ulaşılır)
- Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)
- Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)
- App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok 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. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

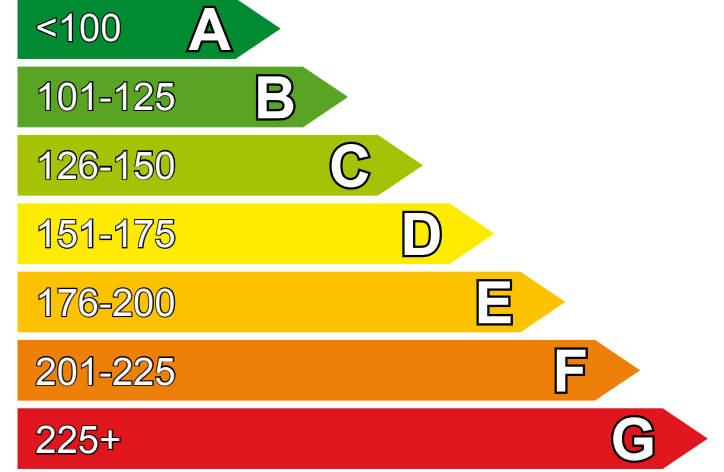
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 olarak 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.
- İademiz 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.

HYUNDAI BAYON

Türkiye'de üretilecek Hyundai Bayon, markanın genişleyen SUV gamı içindeki en küçük model olacak. Otomobil bu yılın ikinci çeyreğinde satışa sunulacak.





Hyundai'nin B- SUV segmentinde mücadele edecek crossover modeli BAYON tanıtıldı. Öncelikle Avrupa pazarı için tasarlanmış olan Bayon Hyundai'nin Türkiye'deki tesislerinde üretilecek ve 40'tan fazla Avrupa ülkesine ihraç edilecek. Hyundai BAYON'un Türkiye'de satışa sunulması ise 2021 yılının ikinci çeyreğinde olacak.

Adını Fransa'nın Bask bölgesindeki Bayon kasabasından alan Hyundai BAYON, markanın genişleyen SUV gamı içindeki en küçük model olacak. Hyundai bu yeni model ile teknoloji, ileri seviye bağlanabilirlik ve güvenliği daha ulaşılabilir hale getirmeyi hedefliyor.

TASARIM

Keskin ve düz hatlara sahip Bayon'un uzunluğu 4.180 mm, genişliği 1.775 mm ve yüksekliği de 1.490 mm olarak açıklanıyor. Dingil mesafesi 2.580 mm olan otomobilin taban yüksekliği ise 183 mm. 411 lt'lik bagaj hacmi arka koltukların

yatırılması ile 1205 lt oluyor. Sensuous Sportiness yani Duygusal Sportiflik anlayışı çerçevesinde tasarlanan otomobilin burnunun üst kısmındaki, uçlarına LED aydınlatma yerleştirilmiş ince çizik ve alt taraftaki yere yaklaştıkça genişleyen radyatör ızgarası dikkat çekiyor. Radyatör ızgarasının da kenar kısımlarında üçgen formu aydınlatmalara yer verilmiş.





Yan taraftaysa ön çamurluktan C sütununa uzanan bir omuz çizgisi, arka çamurluktaki ütü izi ile destekleniyor. Etek altı olarak tanımlanan kısımda belirgin kat izi sağlam duruşu destekleyen bir tasarım ögesi. Arka taraftaysa bumerang formu stopların bir ışık bandı ile birleştirildiği görülüyor. Gri renkli difüzör de bu arka tasarımı daha sportif göstermek için uygulanmış. Alüminyum alaşımlı jantlar, BAYON'da donanım seviyesine göre 15, 16 ve 17 inç çapa sahip olacak. Hyundai BAYON, toplam dokuz dış renk seçeneği ile üretim bandına girecek. Ayrıca, isteğe bağlı olarak iki tonlu tavan rengiyle de satın alınabilecek.

İÇ MEKÂN

Hyundai i20'ye benzer bir ön konsola sahip Bayon'un, ferah ve geniş bir iç mekan sunacağı açıklanıyor. Tıpkı yeni i20'de olduğu gibi enine çizgilerle şekillendirilmiş ön konsolda 10,25 inç dijital gösterge ve yine 10,25 inç bilgi eğlence ekranı var. Alt donanım seviyesindeyse ekran 8 inç. Otomobil, üç farklı iç mekân rengi ile satışa sunulacak. Tamamen siyah, koyu-açık gri ve koyu gri ve yeşil dikişli döşemelerle sakın bir ortam sunulmaya çalışılmış.

Günümüzde önem kazanan kablosuz şarj, kablosuz Apple CarPlay ve Android Auto gibi özellikleri sunan Bayon'da ön ve arka yolcular için USB noktaları da yer alacak. Üst düzey müzik keyfi isteyenler için Bose ses sistemi de donanım listesinde olacak.

BAYON'UN 411 LT OLAN BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLARIN YATIRILMASI İLE 1205 LT'YE ULAŞIYOR. 2580 MM'LİK DİNGİL MESAFESİ İ20 İLE AYNI OLAN BAYON, İ20 İLE BENZER DİZ MESAFESİ SUNACAK.

MOTOR SEÇENEKLERİ

Hyundai Bayon'da Kappa motor ailesine mensup güç üniteleri görev yapıyor. Bunlar 1.2 MPI 84 HP, 1.0 T-GDI 100 HP, 1.0 T-GDI 100 HP 48V hafif hibrit (mild hybrid) ve 1.0 T-GDI 120 HP 48V hafif hibrit. Ayrıca yurtdışı basın bültenlerinde yer almayan, ancak Türkiye basın bültenlerinde yer alan 1.4 MPI 100 HP'lik versiyon 6 ileri manuel veya otomatik şanzımanla alınabilecek. Bayon 1.4 MPI 100 HP'nin teknik detayları haber yayına hazırlandığı sırada açıklanmamıştı.

Bayon'un giriş seviyesi motoru 1.2 MPI. 84 HP güç ve 118 Nm tork üreten; 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor otomobile 13.5 sn'lik 0-100 km/h hızlanma değeri ve 165 km/h maksimum hız sağlıyor.

Bunun bir üstünde yer alan 1.0 T-GDI ise 100 HP güç ve 172 Nm tork üretiyor. Şanzıman seçeneği ise 6 ileri manuel veya 7 ileri oranlı DCT olmak üzere 2 tane. Manuel versiyonlarda 0-100 km/h hızlanma süre 10.7 saniye ve maksimum hız 183 km/h olarak açıklanırken bu değerler DCT şanzımanlı versiyonda 11.7 sn ve 180 km/h olarak açıklanıyor.



T-GDi turbo beslemeli motorlar, 48 voltluk hafif hibrit teknolojisi (48V) ile birleştiriliyor. Böylece, daha da düşük yakıt tüketimi sağlanacak. 1.0 T-GDI 100 HP 48V'luk motorun güç-tork ve performans değerleri aynı. Yakıt tüketim değeri henüz açıklanmamış olmakla birlikte, kesinleşmemiş CO2 emisyonları açıklandı. Buna göre DCT şanzımanla kombine edilmiş 1.0 T-GDI 48V motor; Bayon'da WLTP normuna göre 120-126 g/km'lik CO2 emisyonuna sahipken, 48V teknolojisi olmayan motorda bu değer 124-130 g/km.

1.0 T-GDI 120 HP 48V ise, 100 HP'lik kardeşi ile aynı tork değerine sahip. Yani 172 Nm. Şanzıman seçeneği de 6 ileri oranlı manuel şanzıman veya 7 ileri oranlı DCT şanzıman olmak üzere 2 tane. Her iki şanzıman seçeneğinde 10.4 sn'lik 0-100 km/h değeri ve 185 km/h'lik maksimum hız aynı.



Honda Civic HB 1.5 Turbo 182 HP

Makyajlı Honda Civic HB, ateşli hatchback kategorisinde yer almasa da, performans olarak bir dönemin ateşli hatchback modellerine kafa tutacak kadar hızlı. Adaptif süspansiyon sayesinde artan sürüş dinamikmi de standart C-Hatchback segmentinde farklı bir noktada.





Daha önceden sedan karoseri ile sayfalarımıza konuk olan makyajlı Honda Civic, bu defa hatchback gövde tipiyle karşımızda. Otomobili incelemeye başlamadan önce hemen fiyattan bahsedelim. 2021 Honda Civic HB şu anda ülkemizde tek donanım ve tek motor seçeneği ile satılıyor. Turbo beslemeli, 182 HP güç üreten 1.5 VTEC motora sahip otomobil Sport+ donanım seviyesinde ve fiyatı 339.400 TL.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Makyajın etkisi Honda Civic HB’te çok az fark ediliyor. Makyajla birlikte ön ve arka tamponda ufak değişiklikler yapılmış. Etkileyici bir gövde kitine sahip otomobil, sportif bir görünüme sahip. Ön tampon altı spoyler, yan etekler, difüzörlü arka tampon ve arka tamponun alt ortasına konumlandırılmış çift egzoz çıkışı bu otomobilin fark yaratan detayları. Otomobilin iç mekânındaki değişim de, dış tasarımda olduğu gibi kendisini pek belli etmiyor. Ses ve klima ayarları önceden dokunmatik ekran üzerinden yapılırken, makyajla beraber bu işler artık fiziksel kumandalarla çok daha kolay şekilde yapılabilir. Geniş ve kullanışlı saklama alanlarının sunulduğu otomobilin arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu yok. 420 lt’lik bagaj hacmi de kompakt HB sınıfının başarılı değerlerinden.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde yer alan 1498 cc’lik, 4 silindirli, motorda ufak, düşük sürtünmeli, mono scroll bir turbo kullanılmış. 6000 d/d’de 182 HP güç ve 1700-5500 d/d aralığında 220 Nm tork üreten bu motor sürekli değişken oranlı (CVT) şanzımanla kombine edilmiş. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.4 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı 200 km/h olarak açıklanıyor.



GÖSTERGE TABLOSU RAHAT OKUNUYOR. CVT ŞANZIMAN MANUEL KULLANIMA DA OLANAK TANIYOR. KONSOLUN ALT KISMINDA HARİCİ BAĞLANTI SOKETLERİ VE EŞYA ALANI VAR. ECON TUŞUNUN ÜSTÜNDEKİ BUTON, ARACIN AMORTİSÖRLERİNE ETKİ EDİYOR.

OTOMOBİL, 235/45 R17 EBADINDA
LASTİKLERLE YERE BASIYOR. ADAPTİF
AMORTİSÖRLER SAYESİNDE BAŞARILI
BİR GÖVDE KONTROLÜ VAR.



Performans olarak beklentileri rahatça karşılayan bu motor 182 HP'yi dolu dolu yaşıyor. benim kullanımda sedan kardeşi ile benzer şekilde ortalama 7.5 lt/100 km'lik tüketim değerine imza attı.

Adaptif amortisörlere sahip Civic HB'nin sürüşü sedandan daha zevkli ve dinamik. Vites konsolundaki düğmeye basıldığında süspansiyon sisteminin sertleştiğini ve aracın virajlarda yana yatma eğiliminin azaldığı hissediliyor. Direksiyon sistemi kısa turlu ve çabuk tepki veriyor. Bu özellikler alçak, sportif bir oturma pozisyonu ve geniş ön görüş açısı ile birleşince, sürüşü keyif veren bir otomobil ortaya çıkmış.

SONUÇ

Honda Civic HB 1.5 VTEC Turbo, ateşli hatchback sınıfında olmasa da bir zamanların ateşli hatchbackleri kadar hızlı. Gövde kiti ile, görsel yönden de sportif olan otomobil zengin bir standart donanım listesine sahip.

ÖN KOLTUKLAR
RAHAT, ARKA
KOLTUKLARDA
DİZ VE BAŞ
MESAFESİ
SORUNU YOK.
182 HP'LİK
MOTOR CANLI
BİR KARAKTERE
SAHİP.
DİFÜZÖRLÜ
ARKA TAMPON
OTOMOBİLİN
SPORTİFLİĞİNE
VURGU YAPIYOR.



TAVAN SPOYLERİ, BAGAJ SPOYLERİ,
YAN ETEKLER VE ÇİFTLİ EGZOZ
ÇIKIŞI OTOMOBİLİN TASARIMINA
HAREKET KATAN DETAYLAR.

HONDA CIVIC HATCHBACK 1.5 VTEC TURBO CVT SPORT+**Fabrika verileri**

Motor:	1498 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	182 HP@6000 d/d
Maksimum tork:	220 Nm@1700-5500 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	8.4 sn
Bagaj hacmi:	420 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4518 / 1799 / 1428 mm
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):	7.9 / 4.9 / 6.0 lt/100 km
Fiyat:	339.400 TL
+	Performans, sürüş zevki, iç hacim
-	Yerli Civic Sedan'ın işçiliği daha iyi

137 g/km

C



Dacia Sandero Stepway

Yeni Dacia Sandero Stepway; hem teknoloji, hem de kalite hissi olarak eskisine göre belirgin bir iyileşme kat etmiş.





Paranın tam karşılığını almak” sözünün otomobil sektöründeki karşılığı olan Dacia, 3’üncü nesil Dacia Sandero ve Sandero Stepway’i satışa sundu. Sandero gamı, Dacia’nın en çok tercih edilen modelleri olduğu için markanın adeta belkemiği durumunda. 2007 yılından beri toplam Sandero satışları 2.1 milyon adedi geçti ve bunun da yüzde 65’ini yani 1.3 milyonunu ise Sandero Stepway oluşturdu.



Yeni Sandero Stepway ülkemizde 1.0 Turbo 90 HP benzinli ve 1.0 Turbo Eco-G 100 HP LPG+benzinli olmak üzere 2 farklı motor seçeneğine sahip. 90 HP'lik versiyonlar hem manuel, hem de X-tronic şanzıman seçeneğine sahipken, 100 HP'lik ECO-G versiyonlar sadece manuel şanzımanla satılmakta. Donanım seviyesi ise her iki motor seçeneğinde de Comfort ve Prestige olmak üzere iki tane.

Sandero Stepway'in giriş seviyesini oluşturan Comfort 1.0 Turbo 90 HP'nin liste fiyatı 167.900 TL, ancak lansman dönemi başlangıç fiyatı 160.900 TL. Opsiyonel donanımlar hariç liste fiyatı 190.900 TL olan test aracımız Sandero Stepway Prestige 1.0 Turbo X-tronic 90 HP'nin lansman dönemi başlangıç fiyatıysa 180.900 TL.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Sandero'nun SUV – Crossover tarzındaki versiyonu Sandero Stepway, Sandero'ya göre daha belirgin şekilde farklılaştırılmış. Daha maceracı görünen Sandero Stepway'in motor kaputundaki çıkıntılar, farklı radyatör ızgarası, çamurluk dodikleri ve farklı ön tamponu ilk bakışta dikkat çekiyor. Bunun dışında Sandero Stepway'in taban 201 mm'lik taban yüksekliği de Sandero'dan 41 mm daha fazla.

Otomobili eski Sandero Stepway ile karşılaştırdığımızda daha dengeli görünen bir tasarımla karşılaşıyoruz. Ön cam eskisinden biraz daha yatık. 4099 mm'lik uzunluk eskisinden +11 mm, 1848 mm'lik genişlik +115 mm ve 1535 mm'lik yükseklik +36 mm daha fazla. 410 lt'lik bagaj hacmi de eskisinden daha büyük. Otomobilin iç mekânı, eskisiyle kıyaslanmayacak kadar kaliteli ve modern bir his veriyor. Konsolun üst kısmı sert malzemeden ancak gözü rahatsız etmiyor. Bunun altındaki kısım ise kumaş kaplı. İç mekân turuncu detaylar ile (havalandırma ızgaraları, kapı tutamakları, koltuk dikişleri gibi) renklendirilmiş. Bu donanım seviyesinde standart olarak gelen 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranı kolay kullanımlı. Bu ekranın yanındaki cep telefonu tutacağı ise güzel düşünülmüş bir detay. Araçtaki tek USB girişi de bu ekranın arka kısmında sürücüyeye yakın kısımda konumlandırılmış. Yeni nesil bir otomobilde en azından iki USB girişi olmasını beklerdim.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde yer alan 3 silindirli, turbo beslemeli, 90 HP güç ve 142 Nm tork üreten 1.0 TCe motor X-tronic adlı CVT, yani sürekli değişken oranlı şanzımanla kombine edilmiş. Manuel şanzımanlı versiyonlardaysa maksimum tork 160 Nm. Bunun fabrika verilerine yansımaları ise X-tronic şanzımanlı Sandero Stepway 1.0 TCe'nin, manuel



şanzımanlı kardeşinden 2.2 saniye daha yavaş (X-tronic 14.2 sn, manuel 12.0 sn) 0-100 km/h hızlanma verisi olarak göze çarpıyor. X-tronic versiyon gerçek hayat kullanımında şehir içi hızlarda pek bir performans sıkıntısı yaşatmasa da üzerinde bir ağırlık varmış gibi hissettiriyor. Mütevazı motor, otoyolda 100 km/h civarında rampa yukarı hızlanma isteklerine zaman zaman

ANALOG GÖSTERGELER RAHATÇA TAKİP EDİLİYOR. TURUNCU DETAYLARLA RENKLENDİRİLEN İÇ MEKANDA ÖN KONSOLDA KUMAŞ KAPLAMAYA YER VERİLMİŞ.

yanıt vermekte zorlanıyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz otomobilin gerçek hayat yakıt tüketim değeri 7.5-8.0 lt/100 km civarında gezindi. Ancak Eco sürüş modunda, gaz pedalına yumuşak basarak, 90 km/h hızı aşmadan yapılan sürüşlerde bu değer rahatlıkla 6.0 lt/100 km civarına iniyor.

Renault'nun CMF-B platformunda üretilen Sandero Stepway eskisinden daha rahat kullanımlı. Direksiyon daha kolay çevriliyor ve yol tutuş da daha iyi. Yükseltilmiş gövdeli otomobilin bozuk yol uyumu da başarılı. Bazı daha yüksek fiyatlı otomobillerde bile bozuk yollarda iç mekanda çıtırtı-tıkırtılar oluşabilirken Sandero Stepway'de bozuk zeminlerde bile iç

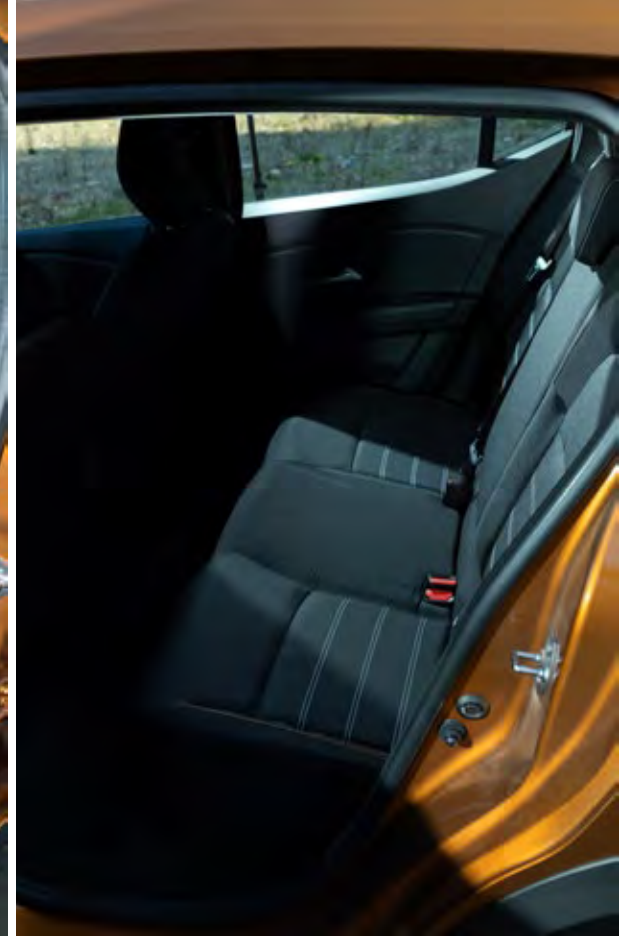


mekanda bu tip sesler olmuyor. Akustik konfor da eskisinden biraz daha iyi... 70-80 km/h gibi hızlarda rüzgâr sesi kendisini hafif hafif belli etmeye başlıyor ancak fazla bir rahatsızlık vermiyor. Sonuçta bu otomobilde Captur veya Clio'nun yalıtımını beklemek olmaz.

SONUÇ

Dacia'nın tasarım felsefesinin temelinde kompakt ölçüler ve basit kullanım gibi noktalar var. Ancak bu sefer günümüz beklentilerine uygun şekilde daha modern ve teknolojik bir otomobil ortaya çıkartılmış. Öyle ki bundan 15 yıl önce bir Dacia'da görmeyi hayal bile edemeyeceğimiz özellikler artık bu ekonomi markasında sunuluyor. Ancak Teknoloji Paketi (3000 TL), Sürüş Destek Paketi (2000 TL), metalik renk (1500 TL), köpekbalığı yüzgeci tipi tavan anteni (820 TL) gibi ekstralara alındığında fiyat 188.220

KOLTUKLAR
RAHAT, TAVAN
RAYLARI
UZUNLAMASINA
VE
YANLAMASINA
TAKILABİLİYOR.
999 CC'LİK
MOTOR 90 HP.
410 LT'LİK BAGAJ
B SEGMENTİ BİR
OTOMOBİL İÇİN
BAŞARILI.



TL'ye ulaşıyor. Bu da bir üst segmentteki, fena sayılmayacak bir ekipman listesi ile gelen ve daha fazla iç hacim sunan ağabeyi Duster 1.3 TCe 130 HP Prestige'in 196.000 TL'lik fiyatına oldukça yakın.

SANDERO STEPWAY'İN TASARIMI
ESKİSİNDEN DAHA DENGELİ
GÖRÜNÜYOR. OTOMOBİLİN YOL
TUTUŞU ESKİSİNDEN DAHA İYİ.

DACIA SANDERO STEPWAY 1.0 TURBO X-tronic 90 HP PRESTIGE

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	90 HP @ 4500-5000 d/d
Maksimum tork:	142 Nm @ 1750-3750 d/d
Maksimum hız:	163 km/s
0-100 km/s:	14.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4099 / 1848 / 1535 mm
	(tavan barları ile 1587 mm)
Bagaj hacmi:	410 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.0 / 4.7 / 5.2 /100 km
Fiyat:	180.900 (Prestige)
+	Bozuk yol uyumu, artan konfor
-	Sadece 1 USB girişi var

119 g/km **B**



Volkswagen Caddy 2.0 TDI DSG

MQB platformu kullanılarak üretilen beşinci nesil Volkswagen Caddy, eskisine göre büyüyen iç hacmi ve artan bagaj hacmi ile dikkat çekiyor.





Beşinci nesil Caddy ülkemizde ilk etapta sadece 2.0 TDI 122 HP dizel motor seçeneği ile satışa sunuldu. Manuel veya DSG şanzımanlı versiyonları bulunan yeni Caddy'nin Impression, Life ve Style olmak üzere 3 donanım seviyesi var. Caddy gamının giriş seviyesini oluşturan 2.0 TDI 122 HP Impression'ın fiyatı manuel şanzımanlı versiyon için 224.900 TL, DSG şanzımanlı versiyon için 241.900 TL. DSG şanzımanlı Style donanım seviyesindeki test aracımızın başlangıç fiyatıysa 279.900 TL. Panoramik cam tavan içinse 10.000 TL ek ödeme yapmak gerekiyor ve fiyat 289.900 TL'ye ulaşıyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Golf de dâhil olmak üzere VW Grubu bünyesindeki birçok otomobilin altyapısını oluşturan MQB platformu kullanılarak üretilen yeni Caddy, bu sayede yeni nesil sürüş güvenlik teknolojilerine ve dijital altyapıya sahip.

Yeni Caddy'de eskisine göre daha sert ve keskin hatlar kullanılmış. Ön farlardan geriye doğru akan kat izi ve ön kapının cam çizgisinin, B sütununa yaklaştığı yerde hafif bir yükselme yapması tasarıma hareketlilik katan unsurlar. Eskisinde 0.33 Cd olan rüzgâr direnç katsayısı Caddy 5'te 0.30'a indirgenmiş.

Yeni Caddy ebat olarak da eskisinden belirgin şekilde farklı. 4500 mm'lik uzunluğu eskisinden +92 mm, 1855 mm'lik genişliği +62 mm, 2755 mm'lik dingil mesafesiye +73 mm daha fazla. Bununla beraber yükseklik 5 mm azalmış. Ancak tavan yüksekliğindeki 5 mm'lik azalma iç mekân hacmine etki etmemiş. Yeni Caddy; kombivan versiyonunda arka koltuklar dik pozisyondayken 1213 lt'lik, yatık pozisyondayken 2556 lt bagaj hacmi sunuyor. Fikir vermesi açısından Caddy'nin rakiplerinden Opel Combo'nun arka koltuklar dik haldeyken 775 lt, arka koltuklar yatık halde 3000 lt bagaj hacmi sunduğunu ekleyelim.

Ticari araçlarda diğer bir önemli konu da



kuşkusuz taşıma kapasitesi. Otomatik vitesli Opel Combo 1.5 Dizel 130 HP'nin taşıma kapasitesi 904 kg iken test aracımızda bu değer 849 kg.

Otomobilin iç mekânı 1.4 m²'lik cam tavan sayesinde çok ferah ve aydınlık. Ancak bu tavanın bir perdesi olmaması bir eksiklik. Çünkü cam tavanların, UV filtreli bile olsa sıcak yaz günlerinde

DİJİTAL KADRAN GRUBU EN ÜST DONANIM SEVİYESİ OLAN STYLE'DA STANDART.
DOKUNMATİK EKRANA ENTEGRE KLİMA KUMANDALARI PRATİK DEĞİL.
DİREKSİYON ARKASINDAKİ VİTES DEĞİŞİM KULAKÇIKLARI SAYESİNDE VİTESLERİ MANUEL DEĞİŞTİREBİLMEK MÜMKÜN.

ÖNCEKİ NESİLDE 0.33 CD OLAN
RÜZGAR DİRENÇ KATSAYISI YENİ
NESİLDE 0.30 CD'YE DÜŞÜRÜLMÜŞ.



iç mekânda sera etkisi yaptığı bir gerçek. Ayrıca cam tavan alındığında tavandaki rafın iptal olması da diğer bir olumsuzluk. Bunları bırakıp konsola bakalım. Sürücüye yönelik ön konsol eskisinden daha modern gözüküyor. Konsolun üst kısmında boydan boya eşya alanı olması güzel bir özellik. Konsol sert plastikten olsa da göze güzel geliyor. Dijital ekran en üst donanım seviyesinde standart.

YENİ YAKLAŞIM ALIŞKANLIK GEREKTİRİYOR

VW'nin farklı segmentlerdeki modellerinin benim çok hoşuma giden ortak bir özelliği vardı. Kolay kullanım. Bu araçlar her zaman için, kadın-erkek, genç-yaşlı, her yaş ve cinsiyetten insanın rahatça kullanabileceği, sezgisel kumandaları ile alışma süreci yaşatmayan, hayatı kolaylaştıran ürünlerdi. Ben de bu olumlu özelliği testlerde zaten belirtiyordum. Ancak bu özellik ve anlayış, ne yazık ki markanın yeni dijitalleşme stratejisi adı altında tarih olmuş gibi... Orta konsolda yer alan 8.25 inçlik yeni multimedya ekranı, renkleri ve piyano siyahı çerçevesi ile iç mekânı zengin gösteriyor. Ancak anlaşılır ve sezgisel kullanıma sahip değil. Bunun 2 temel nedeni var. Bunlardan ilki ekranın grafik tasarımı ile ilgili, diğeri de temel fiziksel kumandaları dijital ekrana gömme merakı ile ilgili. Mesela ekranın sol tarafında yer alan sütun şeklindeki bölüm... Bu bölümün altında sağ ön ve sol ön koltuk ısıtmalarının simgesi var ve bunun altında OFF yazıyor. Bu ilk anda koltuk



ısıtmalarının kapalı olduğu algısını yaratsa da aslında bu OFF yazısı, klimanın OFF yazısı. Tabii ki bu durum dünyanın sonu değil, ancak VW'nin geleneksel ince düşünülmüş yaklaşımından uzaklaşmasının bir göstergesi. Ayrıca eskiden VW Grubu'nda sürücü koltuğu ısıtma butonu sürücüye, yolcu koltuğu ısıtma butonu yolcuya yakın olurdu ve mantığa uygun olan da budur. Şimdi her ikisi koltuk ısıtma kumandası da sürücüye yakın. Bu durum bende VW tasarımcılarının sezgisel detaylara daha az önem verdiği izlenimi yarattı. Bunlar ufak detaylar gibi gözükse de kullanıcı deneyiminde fark yaratan noktalar.

Klimayı açmak için havalandırma ızgarasının altındaki CLIMA kısmına dokunup, klima menüsüne girdikten sonra ayarlamayı yapıyorsunuz. Yani geleneksel klima kumandaları

kaldırılmış ve bu temel işlevler dokunmatik ekrana gömülmüş. Bu da klima ayarlamak için genelde fazladan bir işlem yapmanıza neden oluyor. Mesela trafikte giderken önünüze egzozundan duman atan bir araç denk geldi diyelim. Eskiden olsa tek harekette iç hava sirkülasyonu devreye alınabiliyordu. Şimdi ise önce CLIMA yazan tuşa basıp, klima menüsüne girdikten sonra menü içinde iç sirkülasyon butonu arıyorsunuz. Bunun da adı dijitalleşme oluyor. Benim kişisel görüşüme göre, bu gibi yenilikler ancak insan hayatını kolaylaştırdığı zaman anlam kazanıyor.

Ayrıca çoğu kullanıcının istediği Apple CarPlay ve Android Auto gibi bağlanabilirlik çözümleri, dijital olma iddiasındaki bu aracın en üst donanımında bile standart donanım listesinde yok.

Bunun dışında iç mekân özellikleri gayet iyi. AGR onaylı sürücü koltuğu rahat. Sağ ön yolcu koltuğu AGR onaylı değil ancak o da rahat. Ayrıca alt kısmında bir de çekmece bulunuyor. Arka koltuklar da eskisinden daha rahat ve daha fazla diz mesafesi sunuyor. Ön koltukların arkalarındaki katlanabilir sehpa ve cep telefonu için düşünülmüş cepler kullanışlı. Arka camlar ne yazık ki açılmıyor.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yeni Volkswagen Caddy'de daha önceden de belirttiğimiz gibi şimdilik tek motor seçeneği var. EA288evo ailesine mensup 1968 cc'lik yeni nesil turbo dizel motor; eskisine göre 20 HP daha fazla güç ve 70 Nm daha fazla torka sahip. 2750-4400 d/d aralığında 122 HP güç ve 1600-2500 d/d aralığında 320 Nm tork üreten bu motor sarsıntısız çalışıyor. Bu motorun en güzel yanı

hem maksimum torkun, hem de maksimum gücün geniş devir bantlarına yayılmış olması. Maksimum tork bandının bitip hafifçe inişe geçmeye başladığı devirlerde maksimum güç ortaya çıkıyor ve araç kesintisiz şekilde hızlanıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 11.4 saniyede tamamlayan Caddy, bir kombivan kullanıcısının isteyeceği performans ve çekişi sunuyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda bulabileceğiniz 250 km'yi aşan gerçek hayat kullanımı sonunda 7.4 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Bu değeri açık yolda rahatlıkla 6.0 lt/100 km seviyelerine indirebilmek mümkün.

Motor- şanzıman uyumu başarılı. Direksiyonun arkasındaki kulakçıklardan da kumanda edilebilen 7ileri oranlı DSG şanzımanın vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. Geleneksel bir vites kolu yerine ufak bir vites kumandası bulunan sistemde "shift-by-wire" ile vites geçiş mekanizması da dijitalleştirilmiş. Bu sistemde; araç vites R konumunda geri manevra yaparken, araç henüz durmamış olsa bile vitesi D moduna almak mümkün oluyor, sonrasında aracın hızı yeterince yavaşladığında vites değişim işlemi yapılıyor. Bu da şanzımanın zarar görme riskini azaltıyor. Yeni Caddy akustik konfor 80- 90 km/h'ye kadar başarılı, bu hızdan sonra rüzgar sesi kendisini biraz hissettirmeye başlıyor. Arka süspansiyonda

ÖN VE ARKA KOLTUKLAR RAHAT. ANCAK ARKA TARAFTAKİ CAMLAR AÇILMIYOR. 122 HP'LİK MOTORUN MAKSİMUM GÜCÜ VE TORKU GENİŞ DEVİR BANTLARINA YAYILMIŞ. 1213 LT'LİK BAGAJ HACMİ RAKİPLERİNDEN DAHA FAZLASINI SUNUYOR.



2755 MM'LİK DİNGİL MESAFESİ
ESKİSİNDEN 73 MM DAHA UZUN.
BU SAYEDE ÖZELLİKLE ARKA
KOLTUK YOLCULARI İÇİN DAHA İYİ
DİZ MESAFESİ SAĞLANMIŞ.



yaprak yaylar yerine helezon yay kullanılan aracın virajda yol tutuşu ve düz gidiş stabilitesi eskisinden daha iyi. Direksiyon ise yormayan türden.

SONUÇ

Yeni Caddy iç hacim, bagaj hacmi ve sürüş konforu olarak eskisinden daha iyi. Motor ve şanzıman da başarılı. Ancak multimedya sistemi sezgisel değil ve klima kumandaları eski nesilde daha kolay kullanımlıydı.

VOLKSWAGEN CADDY 2.0 TDI DSG STYLE

Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	7 ileri oranlı DSG
Maksimum güç:	122 HP @ 2750-4400 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1600-2500 d/d
Maksimum hız:	186 km/s
0-100 km/s:	11.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4500 / 1855 / 1798 mm
	(tavan barları ile 1832 mm)
Bagaj hacmi:	1213-2556 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.7 / 4.7 / 4.9 / 100 km
Fiyat:	241.900 TL (Impression) / 289.900 TL (test aracı)
+Motor, çekiş gücü, hızlı şanzıman, iç hacim, bagaj hacmi
-Alışkanlık gerektiren kumandalar

129 g/km

C

Mercedes-Benz EQC 400

Mercedes-Benz'in tamamen elektrikli SUV'u EQC 400 4Matic; performans, iç hacim ve kalite hissi olarak en zor beğenenleri bile memnun edecek bir yapıda. Otomobilin gerçek hayat menzili ise 330 km civarında gerçekleşti.





Mercedes-Benz'in duygusal zekâ ve elektrikli mobility'yi birleştirdiği SUV'u EQC 400 4Matic, bundan kısa bir süre önce ülkemizde satışa sunuldu. Ben de bu otomobili İstanbul'da deneme imkânı buldum. Otomobili test için aldığımda 966.000 TL olan fiyatı o an için 197 HP'lik 2.0 lt benzinli motora sahip GLC 200'den daha hesaplıydı. Ancak aracı teslim ettikten sonra yapılan vergi artışıyla fiyat 1 milyon 189 bin TL'ye çıktı. Böyle olunca fiyat, 245 HP'lik GLC 300 d 4Matic'in 1 milyon 163 bin 800 TL'lik fiyatından bile yüksek oldu. EQC 400 4Matic'in fiyatına 6 tane periyodik bakım ve dilediğiniz adrese duvar tipi şarj istasyonu kurulumu dâhil.



YÜZDE 44 BATARYA
DOLULUĞUNDAN YÜZDE 100'E
ULAŞMAK 70 DAKİKA SÜRDÜ.



TASARIM VE İÇ MEKÂN

Temiz çizgilerle şekillendirilmiş EQC, tasarım olarak Mercedes'in içten yanmalı modellerinden farklı görsel detaylara sahip. Gövde üzerindeki EQC logolarının yanı sıra, ön ızgaranın üst çizgisi boyunca devam eden LED ışık bandı, yine aynı şekilde arka kısımda stop lambalarını birleştiren LED ışık bandı bu otomobilin ilk anda dikkat çeken görsel detayları. 2873 mm'lik dingil mesafesi GLC ile aynı olan EQC, GLC'den 10 cm daha uzun, 2 cm daha alçak.

Otomobilin iç mekânı ise üst düzey kalite hissi ve göz yormayan bir lüks sunuyor. Malzemeler özenle seçilmiş. Ön konsol, yumuşak dokunuşlu kumaşimsı bir malzeme ile kaplanmış. Ön camın altından kapı içlerine doğru devam eden alüminyum detaylar iç mekâna ekstra çekicilik katmış.

Kadran yapısı ve diğer kumandalar Mercedes-Benz'in diğer modellerinden tanıdık. Bu konsol yapısı dokunmatik yüzeyler ile geleneksel fiziksel tuşları başarılı şekilde harmanlıyor. Kullanımları, gerçek anlamda sezgisel ve kolay. İç mekânda düğme karmaşası yok, multimedya ekranı içindeki menüler de rahat kullanımlı ve anlaşılır. Bu ekrandan masaj özellikli koltuklardan EQ

elektrikli sürüş ekranına, direksiyonun kaç derece çevrildiğinden, fren pedalına ne kadar basınçla basıldığına kadar çok sayıda bilgiye erişilebiliyor. EQ ekranı bu aracın elektrikli özelliği ile ilgili bilgiler yer alıyor. Batarya doluluk oranı, ön ve arka elektrikli motorların hangisinin çalıştığı gibi bilgiler. İç mekânda doğal olarak diz ve baş mesafesi sorunu yok.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ VE ŞARJ

EQC 400'de önde ve arkada olmak üzere 2 elektrik motoru var. Bu iki motorun toplam sistem gücü 408 HP, toplam sistem torkuysa 760 Nm. Normal kullanımlarda sadece ön elektrik motoru görev yaparken, performanslı kullanımlarda arka motor da kullanıma giriyor. Performansı etkileyici olan otomobil fabrika verilene göre 0-100 km/h hızlanmasını 5.1 saniyede tamamlarken, maksimum 180 km/h'ye çıkabiliyor. Elektrikli motorlar doğaları gereği neredeyse ilk çalıştırma anından itibaren maksimum güç sağladıklarından, gaz pedalı tepkileri çok hızlı ve otomobil 2495 kg'lık ağırlığına rağmen hiçbir gecikme yapmadan ileri atılıyor. Farklı beklentilere yönelik olarak Comfort, Eco, Sport ve Individual olmak üzere 4 farklı sürüş modu seçicisi var.

Sürüş modu seçimi dışında geri kazanım seviyesi de seçilebiliyor ve otomobilin



DİJİTAL GÖSTRGE TABLOSU BÜYÜK VE RAHAT OKUNUYOR. KUMANDALARIN KULLANIM KOLAYLIĞI VE DİJİTAL OTOMOBİLLERİN KARMAŞIK KUMANDALARA SAHİP OLMAK ZORUNDA OLMADIĞININ GÜZEL BİR ÖRNEĞİ.

sürüşüne etki ediyor. Geri kazanım modu daha önce kullandığım elektrikli araçlarda görmediğim bir özellik. İçten yanmalı motora sahip otomobillerde direksiyonun arkasındaki kulakçıklar vites değişimine yararken, bu otomobilde, ayağınızı gazdan çektiğinde aracın akarcasına gitmesi veya yavaşlamasını kontrol etmeye yarıyor. Aslında bu enerji geri kazanımını düzenleyen bir sistem. Direksiyon arkasındaki kulakçıklarla D+, D, D-, D- -olmak üzere farklı

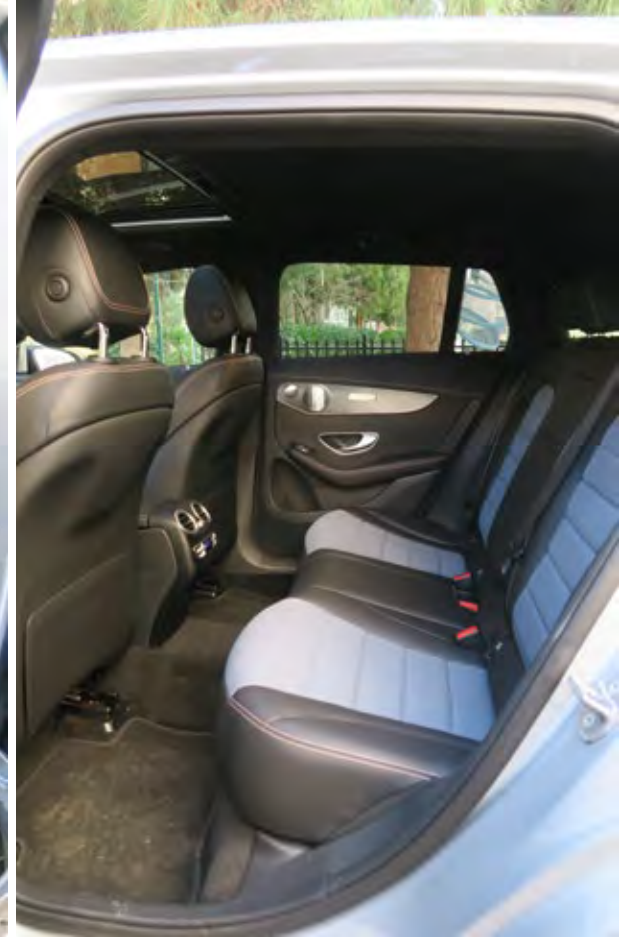
geri kazanım seçenekleri var. Geri kazanım seviyesine göre ayak gaz pedalından çekildiğinde otomobil daha kısa zamanda yavaşlıyor (yüksek geri kazanım) veya daha akarcasına yol alarak daha uzun sürede yavaşlıyor.

Bunun dışında otomobilin kullanımında en çok dikkatimi çeken nokta akustik konfor oldu. Elektrikli otomobillerde motor sesi olmadığı bilinen bir şey... Ancak bu otomobilde yol ve



rüzgâr sesi de çok iyi yalıtılmış ve şimdiye kadar kullandığım en sessiz otomobil olduğunu söyleyebilirim. Bunun dışında bozuk yollarda bile iç mekânda çıtırtı-tıkırtı duyulmuyor. Bunun dışında otomobilin yol tutuşu başarılı ve direksiyonu da rahat bir kullanım sunuyor. Gelelim şarj süresi ve menzile. Otomobilde 80 kWh'lık lityum iyon batarya görev yapıyor. 652 kg'lık bu batarya, otomobilin taban kısmına yerleştirilmiş. Fabrika verilerine göre ev tipi prizden yüzde 10'dan yüzde 80'e 38 saatte şarj oluyor. Duvar tipi (wall box) şarj ünitesi ile bu süre 9 saate düşerken, DC tipi, CSS bağlantısı ile bu süre 40 dk'ya düşüyor. WLTP normuna göre orta hız enerji tüketim ortalaması 21.7 kWh olan otomobil düşük-orta hız kullanımında 425-470 km, ortalama kullanımda 370-414 km menzile ulaşıyor.

KOYU RENK
DÖŞEMELER İÇ
MEKANI BİRAZ
KARANLIK
GÖSTERSE DE,
YAŞAM ALANI
RAHAT VE GENİŞ.
ÖN TARAFTAKİ
ELEKTRİK
MOTORU
PLASTİK BİR
KAPAĞIN ALTINA
GİZLENMİŞ.
BAGAJ HACMİ
500 LT.



Benim İstanbul'da hava sıcaklığı 1-4 derece arasındayken, batarya yüzde 100 doluyken yaptığım orta hızlı sürüşte 50 km mesafe sonunda ortalama tüketimim 23.2 kWh olurken, batarya doluluğu yüzde 85'i gösteriyordu. Bu hesaba göre ortalama bir kullanımla tek şarjla yaklaşık 333 km'lik menzile ulaşmak mümkün. Genel kullanım tüketim ortalaması ise 27.4 kWh olarak gerçekleşti. Eşarj'ın DC tipi (50kW) hızlı şarjda yüzde 44 doluluk oranından yüzde yüz doluluk oranına ulaşmak 70 dakika sürdü. Bunun ücretlendirmesi ise 1.08 TL/dk olarak yapılıyor. Yani 70 dk'lık hızlı şarj kullanımı sonucunda 75.6 TL'lik bir tutar ortaya çıkıyor.

MERCEDES-BENZ EQC 400 4MATIC**Fabrika verileri**

Motor:	Elektrikli
Maksimum güç:	408 HP
Maksimum tork:	760 Nm
Maksimum hız:	180 km/h
0-100 km/s:	5.1 sn
Tüketim-menzil (WLTP):	21.7 kWh/100 km - 370-414 km
Bagaj hacmi:	500/1460 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4762 / 1884 / 1624 mm
Fiyat:	1.189.000 TL
+	Performans, iç hacim, kalite, akustik konfor
-	Yan aynalar biraz daha büyük olabilir, fren pedal hissi

0 g/km **A****SONUÇ**

Mercedes-Benz EQC 400, günümüzde bazı markaların yaptıklarının aksine dijitalleşmenin kolay kullanımla harmanlanabileceğini gösteren iyi bir örnek. Sessiz, performanslı, 4 tekerlekten çekişli, geniş iç mekânlı bu otomobil birçok olumlu özelliği bünyesinde toplamış.

EQC 400 4MATIC'İN DİNGİL MESAFESİ GLC İLE AYNI, ANCAK EQC'NİN TOPLAM UZUNLUĞU 10 CM DAHA FAZLA.



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