

WWW.

MAYIS 2014

SAYI: 71

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber:

LAND ROVER DISCOVERY VISION CONCEPT

■ NEFESKESEN ■ ASTRA 1.6 DİZEL ■ ELANTRA 1.6 DİZEL ■ MAZDA3 ■ CLA 180 CDI 7G-DCT ■ YETİ & CAPTUR

Kulak misafirliği

Türkiye’de erkeklerin bir araya gelince en çok konuştukları konular arasında futbol, kadınlar ve otomobiller gelir. Bu yüzden bir toplu taşıma aracında, eğer yanınızda muhabbet eden iki-üç erkek varsa konular üç aşağı beş yukarı bellidir. Eğer konu otomobilsen, kulak misafirliği yapmaktan çok hoşlanıyorum. Aslında hoşlanmanın ötesinde, buna bir nevi “sokaktan beslenme” de diyebiliriz. Çünkü otomobil dergisi ve portalı yayınlayan bir editör olarak, bana gelen okuyucu e-postalarının ötesinde, sokakta ne konuşulduğunu da bilmemde büyük fayda var. Bu tür konuşmalarda, sohbet katılan kişiler çeşitli otomobiller hakkında yorum ve hatta karşılaştırma yaparlar. Bu sayede ben de gerçek otomobil severlerin hangi model için ne düşündüklerini öğrenirim. Bu da bana ileriki proje ve yazılarımda ilham kaynağı olur. Bu ayki sayımızda yer alan konulardan biri, İstanbul’da, 48 numaralı Göktürk-Mecidiyeköy otobüsünde şekillendi. O otobüste kulak

misafiri olduğum dört genç, 50 dakika boyunca Renault Captur ile Skoda Yeti arasında karşılaştırma yaptılar. Biz genelde aynı segment ve gövde tipine sahip otomobilleri karşılaştırırız. Ama aslında sokaktaki durum pek de öyle değil. İnsanlar otomobilleri, sınıf-segment gözetmeden alım listelerine koyabiliyorlar. Ben de bu noktadan hareketle Captur ile Yeti’yi bir araya getirdim. B segmenti crossover, C segmenti SUV’a karşı. O gençlerin e-otodergi’yi indirmeleri dileğiyle.



Eğlence vakti

Otomobil tutkunları durağan bir otomobile bile bakmaktan keyif alabilir. Ama performans tutkunları için biraz daha harekete ve ivmelenmeye ihtiyaç olduğu kesin. Açıkçası otomobillerin durağan hallerine bakmak her ne kadar hoşuma gitse de, performanslı bir otomobili kullanmak ve ivmelenmeyi hissetmek benim için başka bir duygu. Bu yılın ilk çeyreği benim açımdan yüksek performanslı otomobil testi yapmak konusunda pek bereketli geçmemişti. Burada performans derken 0-100 km/s hızlanma süresi 6 saniyenin altında olan otomobilleri kastediyorum ki, bu klasmanda bu yıl sadece A 45 AMG ve CLA 45 AMG kullandım. Gönül isterdi ki başka performanslı otomobilleri de yayınlamış olalım. Bunları düşünürken imdadıma ileriki sayfalarda yazısını ve videosunu izleyeceğiniz Nefeskesen yetişti. Yurtdışında da çeşitli kereler bindiğim türde bir roller coaster olan “Nefeskesen”’in resmi açıklamaları bende merak uyandırmaya yetti. A 45 AMG’nin 20-99 km/s hızlanmasının 3.8 saniye olduğunu düşünürsek, Nefeskesen’in 3.1 saniyelik değerine saygı göstermek gerekiyor. Sonuçta otomobil kadar eğlence verecek bir deneyim sunan bu “hızlı tren” A 45 AMG’den hızlı ve Porsche 911’lere parmak ısırtacak bir ivmelenmeye ve heyecan katsayısına sahip.

Mutlu bir ay dileklerimle.





HABERLER

- 05 Audi A3 WCOTY
- 10 Land Rover Discovery Vision Concept
- 15 Mart 2014 otomobil satışları
- 21 Can Artam Motorsport Academy
- 25 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

SÖYLEŞİ

- 26 Clement de Valon, Garrett Global Satış Sonrası Direktörü

BİLGİLENDİRME

- 29 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 30 Opel Astra Hatchback 1.6 CDTi
- 37 Hyundai Elantra 1.6 CRDi Otm.
- 43 Mazda3 1.5 Otomatik

VİDEOLU TESTLER

- 49 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 51 Mercedes-Benz CLA 180 CDI 7G-DCT

MAGAZİN

- 59 Vialand Nefeskesen

KARŞILAŞTIRMA

- 65 Skoda Yeti & Renault Captur

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 74 Mercedes-Benz B 180 CDI 7G-DCT
- 80 Opel Zafira 1.6 CDTi
- 86 Seat Leon ST 1.6 TDI DSG
- 92 Volkswagen Caddy Team 1.6 TDI DSG
- 97 Dacia Logan MCV 1.5 dCi
- 103 Volkswagen Amarok Canyon 2.0 BiTDI Otomatik

YASAL UYARI

- 109 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

MAYIS 2014 - SAYI 71

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

**YENİ NESİL
1.6 DİZEL 136 HP**

Sınıfının
en güçlü motoru



ASTRA AİLESİ

GÜÇ YENİDEN DOĞDU: 1.6 DİZEL 136 HP.

Mükemmel tasarımı ve sınıfının en verimli motor seçeneği ile Alman teknolojisinin geldiği son nokta.

Opel İletişim Hattı
4446735
OPEL

opel.com.tr

1.6 CDTI 136 HP Ortalama Yakıt Tüketimi: 3,7 - 3,9 lt/100 km
Ortalama CO₂ Emisyonu: 104 g/km



Wir leben Autos.

Audi A3 ailesi WCOTY seçildi

Dünya otomotiv endüstrisinin en prestijli ödülllerinden biri olan Dünyada Yılın Otomobili (World Car Of the Year) Ödülü 2014 yılı için yeni Audi A3 model ailesinin oldu. New York Otomobil Fuarı'nda düzenlenen bir törenle sahibini bulan Dünyada Yılın Otomobili Ödülü (WCOTY), 22 ülkeden her biri konusunda uzman 69 otomotiv editörünün değerlendirmesi sonucunda veriliyor. Yeni A3, aday gösterilen 23 modeli geride bırakarak, 2014 Dünyada Yılın Otomobili seçildi. A3'ün üçüncü nesil model ailesi; 3 kapılı A3, 5 kapılı A3 Sportback, A3 Sedan ve A3 Cabrio gövde seçeneklerine sahip.



CIVIC

ALIRKEN DE + SATARKEN DE + VE ŞİMDİ ÖDERKEN DE

Civic Sedan, Mayıs ayı boyunca %0,78 faiz
ve şimdi al Ekim'de öde seçeneğiyle.



2.250 TL'lik
7" dokunmatik
multimedia ekran
hediyesiyle

%0,78
faiz oranı

Şimdi al
Ekim
2014'te
öde!

Ayrıntılı bilgi için honda.com.tr

En iyiler için alternatif yoktur.

Yeni C-Serisi.



Mercedes-Benz
The best or nothing.



Yeni Skoda Octavia RS Türkiye'de

Ülkemize sipariş üzerine getirilecek yeni Skoda Octavia RS'in başlangıç fiyatı 119.900 TL olarak açıklandı. Station karoserli Octavia RS Combi de siparişe satın alınabilecek. Otomobilde iki motor seçeneği var. 2.0 TSI benzinli motor 220 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 6.8 saniyede tamamlayan manuel şanzımanlı Octavia RS 2.0 TSI'nin maksimum hızı 248 km/s olarak açıklanıyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 6.2 lt/100 km. Bu değerler Octavia RS 2.0 TSI DSG için sırasıyla 245 km/s, 6.9 sn ve 6.4 lt/100 km. Dizel versiyonunda ise 184 HP güç, 380 Nm tork üreten 2.0 TDI motor görev yapıyor. Bu motor manuel şanzımanla 232 km/s maksimum hız, 8.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 4.6 lt/100 km'lik ortalama tüketim sunuyor. DSG şanzımanlı versiyonda ise bu değerler sırasıyla 230 km/s, 8.2 sn ve 5.0 lt/100 km.



Emniyet Lastiği

**AİLENİZİN
EMNİYETİ İÇİN
BRIDGESTONE'A
GEÇİN.**

Emre Altuğ
Kuzey ve Uzey'in
babası



bridgestone.com.tr
lastik.com.tr

Mercedes-Benz Türk ikinci elde büyüyor

İkinci el araç alım-satımında 2009 yılından beri faaliyet gösteren Mercedes-Benz Türk, 2013 yılı içinde yaklaşık 170 milyon Euro'luk ciroya ulaştığını açıkladı. 2013 yılında TruckStore markası altında 1763 adet kamyon, BusStore markası altında 472 adet otobüs, Used1 markası altında 1331 adet hafif ticari araç ve EL2 markası altında 75 adet otomobil olmak üzere 2'nci el faaliyetlerinde toplamda 3641 adetlik satışa ulaşan Mercedes-Benz Türk'ün 2013 yılındaki alım ve satım hacmi ise 8500 adet seviyesinde gerçekleşti. Mercedes-Benz Türk 2. El Faaliyetleri Genel Müdürü Osman Nuri Aksoy, 2014'te de büyümeye devam ettiklerini söyledi ve ilk çeyrek sonunda, geçen yıla göre yüzde 14'lük bir büyüme sağlayarak 870 adetlik satış rakamına ulaştıklarını ifade etti.



e-otodergi iPad'de



Türkiye'de kendi iPad uygulaması yayına giren ilk otomobil dergisiyiz. “e-otodergi” adlı iPad uygulamamızı iPad App Store'dan ücretsiz olarak indirebilirsiniz.

Brisa'dan büyük hedefler

Brisa Genel Müdürü Hakan Bayman, düzenlediği yıllık değerlendirme toplantısında 2013 yılını gerek yurt içinde gerekse yurt dışında başarılı bir performansla tamamladıklarını söyledi. Yurtiçi satışlarda, yüzde 9 büyümeye kaydettiklerini belirten Bayman, toplam satış gelirini yüzde 5 artışla 1 milyar 489 milyon TL'ye, net karı ise yüzde 51 artışla 144 milyon TL'ye çıkardıklarını belirtti. Aksaray OSB'de 950 bin metrekare alanda kurulacak yeni fabrikanın temelini bu yıl içinde atılacağını açıklayan Bayman, ilk etapta 300 milyon dolar yatırım yapılacağını söyledi. Bayman, "2018 yılında devreye almayı hedeflediğimiz fabrikada, binek ve hafif ticari araçlar için üretim yapacağız" dedi.

***e-otodergi*****ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Yeni Discovery vizyonu

New York Auto Show 2014'te sergilenen Land Rover Discovery Vision Concept, yakın gelecekte şekillenmeye başlayacak olan Discovery model ailesinin tasarım detayları hakkında önemli ipuçları veriyor.



Land Rover, 2014 New York Otomobil Fuarı'nda Discovery Vision Concept ile birlikte aslında geleceği sergiledi.

Çünkü bu araç, aslında tek bir araç değil. Bu konseptten birçok model doğacak ve o modellerin hepsi Discovery logosunu taşıyacak. Bu modellerden ilkinin yeni nesil Freelander olacağı belirtiliyor. Yeni Freelander, Evoque platformunda geliştiriliyor ve bu modelin hem 5 hem de 7 koltuklu versiyonları üretilecek. Discovery ürün gamının bir diğer üyesi ise büyük lüks bir arazi aracı olacak. Bu aracın boyutları için Toyota Land Cruiser örnek gösteriliyor. Gamın dördüncü ve en iddialı modelinse yeni Discovery olacağı konuşuluyor.

B sütunu bulunmayan Vision Concept'te güncel Range Rover modellerine gönderme yapan far ve stop lambası tasarımları dikkat çekiyor. İç mekan tasarımı ise zamanımızın çok ötesinde görünüyor. Çeşitli yeni teknolojilerin, hatta otomatik pilotta kullanımın bile mümkün olduğu belirtilen konsept aracın direksiyon simidinde iki adet dokunmatik

buton bulunuyor. Far ve sinyal lambalarının kontrolü için direksiyon simidinde kollara yer verilmemiş. Bu fonksiyonların sürücünün jestleriyle çalışacağı ifade ediliyor. Terrain Response off-road sürüş sisteminin, yolu lazerle önceden taradığı ve aracın tüm sürüş özelliklerini buna göre ayarladığı da verilen bilgiler arasında yer alıyor.





Giant Türkiye'de

Bisiklet dünyasının önde gelen markalarından biri olan Giant, Türkiye'deki ilk konsept mağazasını İstanbul Sahrayıcedit'te açtı. Üç katlı konsept mağazada sadece kadınlar için tasarlanan Liv/Giant kategorisi için de bir kat ayrılmış durumda. Giant'ın yurt dışındaki üst düzey yöneticileri ve kalabalık davetli grubunun yer aldığı açılışta konuklara perküsyon ve dans gösterisi sunuldu. Bisiklet ve bisiklet kültürü meraklılarına farklı deneyimler yaşatmayı planlayan Giant Türkiye ekibi, 2014 yılında bisiklet turları düzenlemeyi planlıyor. Tüm detaylara giantturkiye adlı facebook sayfasından ulaşılabilir.

Nissan Şampiyonlar Ligi sponsoru

Nissan, Avrupa'nın en prestijli futbol şampiyonası olan UEFA Şampiyonlar Ligi ve UEFA Süper Kupa için dört yıl süreli global sponsorluk anlaşmasına imza attı. Bu anlaşma, aynı zamanda Nissan'ın bugüne kadarki en büyük sponsorluk anlaşması. Nissan, 2014 - 2015 sezonundan 2017 - 2018 sezonu sonuna kadar dört yıl boyunca dünya çapında resmi sponsor olacak.



Borusan Otomotiv Motorsport 2014'te de iddialı

Türkiye'nin yurtdışında tanıtımına katkı sağlamak ve yurtiçinde motorsporları gelişimini sağlamak amacıyla Borusan Otomotiv tarafından kurulan Borusan Otomotiv Motorsport (BOM), 2014 sezonunda yine yoğun bir yarış programı takip edecek. Bugüne kadar Türkiye dışında;



Brezilya, Meksika, İspanya, Fransa, Çek Cumhuriyeti, Portekiz, İngiltere, Almanya, İtalya, Japonya, Macau, Avusturya, Yunanistan, Slovakya, Birleşik Arap Emirlikleri, Macaristan olmak üzere 16 farklı ülkede, üç kıtada, 23 farklı pistte (Karting ve Formula BMW yarışları hariç) 128 farklı yarışta start alan ve aynı zamanda Dünya Şampiyonasını takip eden tek Türk takımı olan Borusan Otomotiv Motorsport, bu yıl tecrübelerine yenilerini eklemeye hazırlanıyor. Son altı sezondur WTCC, ETCC ve Endurans serilerinde yarışan takım 2014 sezonuna yine ETCC ve Endurans serilerine devam edecek.

Volkan Işık Grup, Sparco'nun Türkiye'deki tek yetkili satıcısı oldu

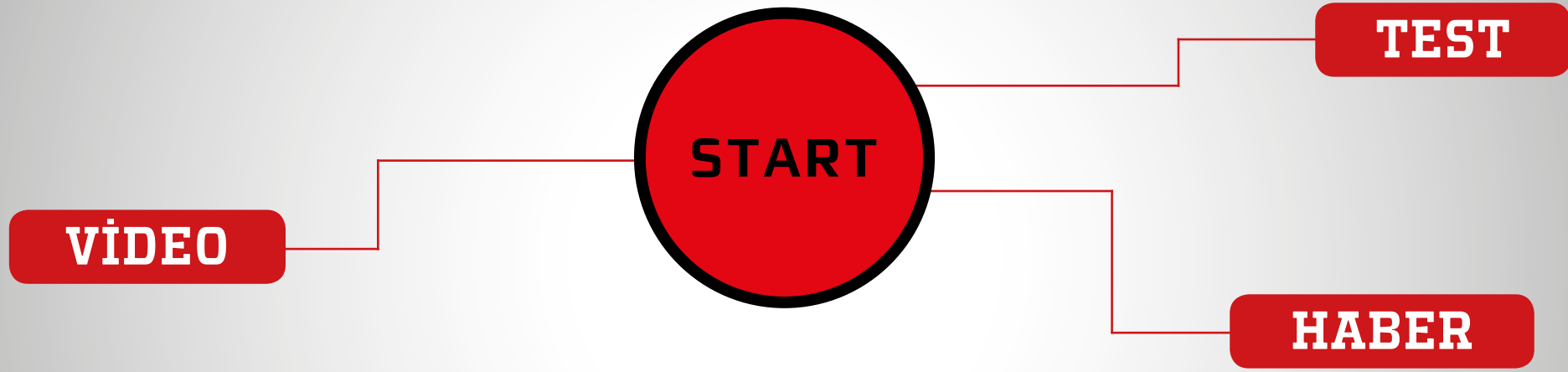
Özel tuning ürünleri, yarışlarda kullanılan homologasyonlu ürünlerin yanı sıra performans meraklılarına yönelik tekstil ürünlerini de içeren ürün yelpazesine sahip İtalyan üretici Sparco'nun Türkiye'deki tek yetkili satıcısı Volkan Işık Grup oldu. Sparco Türkiye'nin stokta yer alan ürünleri hem showroom'dan hem de ilgili web sitesi üzerinden satın alınabiliyor. Ürünlerin üç iş günü içinde adrese teslim edildiği belirtiliyor.




Yeni Cherokee'de TRW teknolojileri

Ülkemizde Haziran ayında 170.000 TL'den başlayan anahtar teslim fiyatıyla satışa sunulacak yeni Jeep Cherokee'de, 9 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş 2.0 litrelik Multijet II turbo dizel 170 HP'lik motor ve sipariş üzerine getirilecek. Ayrıca 3.2 litrelik V6 Pentastar benzinli 272 HP 9 ileri otomatik vites seçenekleri sunulacak. Araçta 4x2 ve 4x4 konfigürasyonları bulunacak. Cherokee'de TRW tarafından geliştirilmiş şeritte kalma yardımcısı, nesne tanıma kamerası ve çarpışma hafifletici fren sistemi gibi güvenlik teknolojileri de sunulacak.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Mart'ta sert düşüş yaşandı

Otomobil satışları Mart ayında, 2013 yılının aynı ayına göre yüzde 27 oranında düşüş gösterdi. Yılın üçüncü ayında 8537 adedi yerli, 29.275 adedi ise ithal olmak üzere toplam 37.812 adetlik satışa ulaşıldı.

Bu yılki tablo otomobil sektörü açısından pek de parlak değil. Her ne kadar hükümet cari açığın azaldığından bahsetse de, bu durum, otomobil satışlarının engellenmesiyle gerçekleşiyorsa durup bir düşünmek gerekiyor. Mart ayında 8537 adet yerli otomobil satıldı. Satışların büyük bir kısmını gerçekleştiren Renault, 3148 adetle liderliğini devam ettirdi. 1668 adet satışla Hyundai ikinci, 1634 adet satışla Fiat üçüncü oldu.

Yılın üçüncü ayında 29.275 adet ithal otomobil satıldı. Mart ayında yine Volkswagen dikkatleri üzerine çekti. 6247 adet satan Volkswagen'in ardından 2355 adet satışla Nissan geldi. 2316 adet satışla Opel üçüncü, 2101 adet satışla Renault dördüncü ve 1875 adet satışla BMW beşinci geldi.

Model sıralamasına gelince: Mart ayında en fazla satan model 1704 adetle Renault Fluence olurken, 1552 adet satışla Volkswagen ikinci, 1528 adet satışla Fiat Linea üçüncü geldi.

Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.

İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı
(Adet)

Ay	2013	2014
Ocak	25.835	24.368
Şubat	36.814	27.167
Mart	51.785	37.812
Toplam	114.434	89.347

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1	Renault	3148	9113
2	Hyundai	1668	3600
3	Fiat	1634	3953
4	Honda	1152	2059
5	Toyota	935	2617
Toplam		8537	21.342

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1	Volkswagen	6247	15.569
2	Nissan	2355	4699
3	Opel	2316	5362
4	Renault	2101	5436
5	BMW	1875	2826
6	Dacia	1854	4241
7	Mercedes-Benz	1783	3265
8	Ford	1621	4254
9	Hyundai	1362	3369
10	Peugeot	1258	2751
11	Audi	1175	2380
12	Citroen	790	2162
13	Skoda	747	1837
14	Kia	694	1639
15	Seat	524	1412
16	Toyota	512	2617
17	Volvo	412	920
18	Fiat	306	1206
19	Honda	285	684
20	MINI	150	252
21	Land Rover	142	220
22	Chevrolet	134	501
23	Subaru	116	306
24	Suzuki	98	242
25	Mazda	69	139
26	Jeep	64	161

Sıra	Marka	Mart 2014	Ocak Mart 2014
27	Mitsubishi	53	217
28	Lancia	44	83
29	SsangYong	38	98
30	Chery	34	67
31	Alfa Romeo	32	118
32	Porsche	27	103
33	Proton	24	156
34	Maserati	9	23
35	Geely	9	26
36	smart	8	17
37	Jaguar	3	11
38	Ferrari	2	5
39	Bentley	1	3
40	Infiniti	1	2
41	Lamborghini	0	1
42	Tata	0	1
Toplam		29.275	68.005

Not: Sıralamalar Mart ayına göre yapılmıştır.

“ Türkiye’de 2014 Mart ayı otomobil pazarında yerli otomobil satışında Renault, ithal otomobil satışında ise Volkswagen ipi göğüsledi. ”



Kendi sınıfında rakipsiz

Türkiye'nin ilk A segmenti yerli otomobili olan Hyundai i10, satışlarda kendi segmentinde rakipsiz olarak yoluna devam ediyor. Ancak 220 adetlik satışı fazla abartmamak gerekiyor. Bu da Türkiye'nin kaderi olsa gerek, çünkü A segmentinde Türkiye'de fazla satış olmuyor. Fakat umarız ilerleyen yıllarda satışlar artar.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Hyundai i10.....	220.....	800
2.....	Fiat Panda.....	11.....	31
3.....	Kia Picanto.....	10.....	26
4.....	Fiat 500.....	6.....	20
5.....	Skoda Citigo.....	3.....	21
A Segmenti toplam satış.....		271.....	949
A Segmenti pazar payı.....		% 0,7.....	% 1.06

B-Hatchback lideri Polo

Volkswagen bazı aylarda dört farklı segmentte birden lider oluyor. Markanın başarılı olduğu segmentlerden biri de B-Hatchback. Bazen açık ara olsa da, Mart ayında kıl payı lider olan Volkswagen Polo'nun ardından 1448 adet satışla Hyundai i20 geldi. Renault Clio HB'nin bu sefer sesi fazla çıkmadı.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Volkswagen Polo.....	1490.....	3825
2.....	Hyundai i20.....	1448.....	2801
3.....	Renault Clio HB.....	968.....	3059
4.....	Dacia Sandero.....	689.....	1419
5.....	Opel Corsa.....	678.....	1287
6.....	Ford Fiesta.....	468.....	1141
7.....	Nissan Micra.....	460.....	967
8.....	Peugeot 208.....	305.....	640
9.....	Seat Ibiza.....	149.....	379
10....	Fiat Punto.....	122.....	479
B Segmenti-HB toplam satış.....		7242.....	17.235
B Segmenti-HB pazar payı.....		% 19,0.....	% 19.3



Lider belli

Liderin belirli olduğu segmentlerden biri de B-Sedan. Bu sınıfta zaten fazla seçenek yok. Renault Symbol de özellikle filo müşterileri tarafından tercih edildiğinden hep ön planda duruyor. Ancak son zamanlardan Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee de satışlarını arttırarak trafikte daha fazla görünmeye başladılar.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Renault Symbol.....	1728.....	4396
2.....	Peugeot 301.....	493.....	893
3.....	Citroen C-Elysee.....	283.....	878
4.....	Skoda Rapid.....	57.....	101
5.....	Chevrolet Aveo Sedan.....	30.....	100
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		2602.....	6406
B Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 6,8.....	% 7.2



VW Golf liderliğe alıştı

Volkswagen Golf'ün liderliğe iyice alışmaya başladığı görülüyor. 2014 yılına girdiğimizden beri bayrağı önde götüren Golf; tasarım, konfor ve teknik özellikler açısından beklentileri fazlasıyla karşılıyor. Yeni 1.6 CDTi motor Opel Astra'nın satışlarını arttıracaktır. Mercedes-Benz A Sınıfı da Mart'ta dikkat çekti.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Volkswagen Golf	1171	3255
2.....	Opel Astra HB	867	2218
3.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	430	774
4.....	Toyota Auris.....	304	760
5.....	Seat Leon	242	818
6.....	Hyundai i30.....	205	620
7.....	Renault Megane	202	503
8.....	Audi A3	181	391
9.....	Peugeot 308	138	395
10....	Kia cee'd HB	116	346
C Segmenti-HB toplam satış.....		5421	13.147
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 13,8	% 14.6

Renault Fluence devam ediyor

Fiat Linea'ya eskisi gibi rağbet yok. Yeni Toyota Corolla modelinin de fiyatı biraz yüksek kaldı. Bunun yanında Volkswagen Jetta modelinde de sıra sorunu olmasından dolayı doğal olarak insanlar Renault Fluence'a yöneliyorlar. Makyajlandıktan sonra daha albenili olan Renault Fluence özellikle filo müşterilerinin tercihi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Renault Fluence	1704	4830
2.....	Fiat Linea.....	1528	3659
3.....	Volkswagen Jetta	1313	2899
4.....	Honda Civic	1152	2059
5.....	Toyota Corolla	896	2555
6.....	Ford Focus Sedan	716	1960
7.....	Hyundai Accent Blue	697	1539
8.....	Opel Astra Sedan.....	550	1375
9.....	Skoda Octavia	340	687
10....	Audi A3 Sedan	262	714
C Segmenti-Sedan toplam satış		9389	22.787
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 24,0	% 25.5



VW Passat tek başına

Henüz yeni Mercedes-Benz C serisi tam olarak satılmaya başlanmadığı için satışları düşük seyrediyor. BMW 3 Serisi'nin en çok tercih edilen dizel versiyonunun fiyatı yükseldiği için insanların bir kısmı 1.6 litre benzinli modele yöneldiler. Bu gelişimlerin sonucunda Volkswagen Passat yoluna tek başına devam ediyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Volkswagen Passat	1552	3709
2.....	BMW 3 Serisi	583	832
3.....	Audi A4	323	548
4.....	Volvo S60.....	294	609
5.....	Skoda Superb	168	645
6.....	Volkswagen CC.....	164	494
7.....	Opel Insignia	127	252
8.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	89	254
9.....	Peugeot 508	85	264
10....	Toyota Avensis.....	34	70
D Segmenti-Sedan toplam satış		3443	7641
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 9,0	% 8.58



Liderlik el değiştirdi

Motor hacmi konusunda tüm ön yargıları yıkan Mercedes ve BMW markaları satışlarını arttırmanın keyfini yaşıyorlar. E segmentinde 1.6 litre motor kullanarak dikkatleri çeken bu iki marka, satış konusunda da dikkatleri çekmeye başladı. Zaten E segmentinde liderlik de Mercedes-Benz ve BMW arasında geçiyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	631.....	1092
2.....	BMW 5 Serisi	623.....	1133
3.....	Audi A6	102.....	180
4.....	Volvo S80.....	30.....	81
5.....	Jaguar XF	1.....	6
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1402.....	2518
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 3,68.....	% 2.80

Class, Lüks, Spor: CLS

Hem sportif hem de makam otomobili: Mercedes-Benz CLS. Yeni 250 CDI versiyonuyla fiyatı da daha ulaşılabilir olduğu için Mercedes-Benz CLS'nin satışları iyi gidiyor. Onun ardından markanın amiral gemisi S Sınıfı geliyor. Kalitesi hakkında kimsenin eleştirisi olmayabilir ancak fiyatının yüksekliği satışları frenliyor.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Mercedes-Benz CLS	32.....	46
2.....	Mercedes-Benz S Sınıfı	19.....	48
3.....	Porsche Panamera.....	10.....	28
4.....	Audi A8	7.....	17
5.....	BMW 7 Serisi	3.....	6
F Segmenti toplam satış		92.....	186
F Segmenti pazar payı		% 0,21.....	% 0.18



Arayı açmaya başladı

Rakamlar yeni Nissan Qashqai'nin kabul gördüğünü ortaya koyuyor. Piyasaya çıktığından beri rakipleriyle arasını açmaya başladı. Onu izleyen araç ise Dacia Duster. Yenilendikten sonra eleştirilen yönleri ortadan kaldırılan Duster satışlarıyla emin adımlarla ilerliyor.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	Nissan Qashqai	1139	2339
2.....	Dacia Duster	758	1828
3.....	Nissan Juke	539	882
4.....	Volkswagen Tiguan	392	941
5.....	Hyundai ix35	365	1004
6.....	Kia Sportage.....	341	870
7	Honda CR-V	243	575
8.....	Renault Captur	209	633
9.....	Audi Q3.....	140	233
10....	BMW X1	138	149
Alt-SUV Segmenti toplam satış		5505	12.530
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 14,4	% 14.0



Efsane geri döndü

İlk piyasaya çıktığında, SUV segmentine yeni bir soluk getiren BMW X5 modeli yeni versiyonuyla tekrar eski hareketli günlerine geri döndü. 2.0 litrelik yeni turbo dizel motorun kullanılması onun en büyük avantajı oldu. Vergi avantajı sayesinde 3.0 litrelik versiyona göre fiyatı yaklaşık 100.000 TL daha az ve yakıt tüketimi de ondan daha düşük.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2014	Ocak Mart 2014
1.....	BMW X5	57.....	86
2.....	Range Rover Sport	43.....	76
3.....	Mercedes-Benz M Sınıfı	14.....	36
4.....	Porsche Cayenne	10.....	55
5.....	Jeep Grand Cherokee	6.....	33
Lüks SUV Segmenti toplam satış		179.....	343
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,47.....	% .38

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.

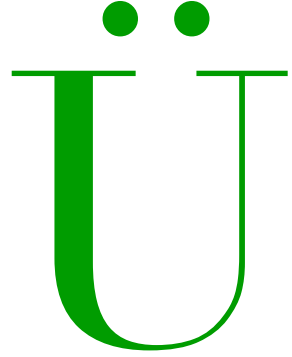


İşin okulu



Can Artam Motorsport Academy, Caterham yarış otomobilleri ile verdiği pist yarışı eğitimi ile pistte doğru otomobil kullanma tekniklerini öğretiyor.

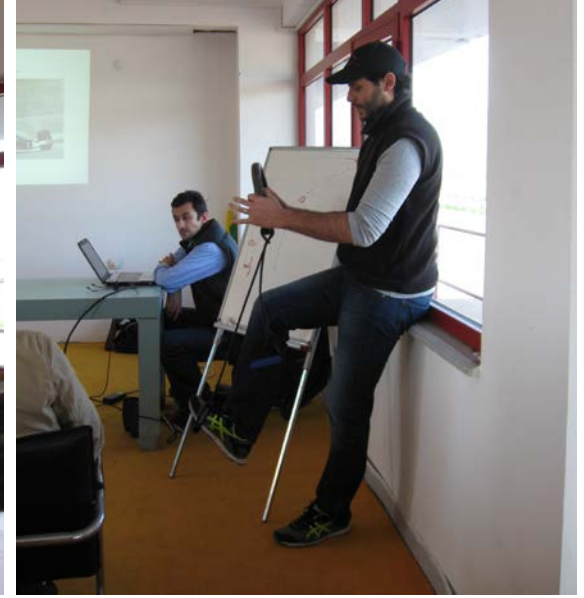




lkemizde büyük bir kesimin doğuştan teknik direktör, futbolcu olması gibi küçümsenmeyecek bir kesim

de kendisini doğuştan otomobil yarışçısı olarak görmekte. Ama pistte yarış otomobili kullanmak da bir eğitim işi. Ülkemizin ilk Grand pilotu olan ve GP2, FIA GT gibi organizasyonlarda yarışmış Can Artam tarafından kurulan Motorsport Academy'de yarış otomobili kullanma teknikleri; teorik eğitim, simülasyon eğitimi ve pistte yarış deneyimi olarak 3 aşamada öğretiliyor. Biz de bu eğitimin ilk basamağına katıldık.

Saat 9:00'da başlayan eğitimin ilk bölümü teorik anlatımı, ikinci bölümü ise pistte Caterham kullanımını kapsıyordu. Teorik eğitimde apeks, görünmez ip, dengeli gaz tekniği, heel and toe, ağırlık transferi ve fren noktası gibi tanımlara kursiyerlere anlatıldı.



VİRAJ ÖNCESİ

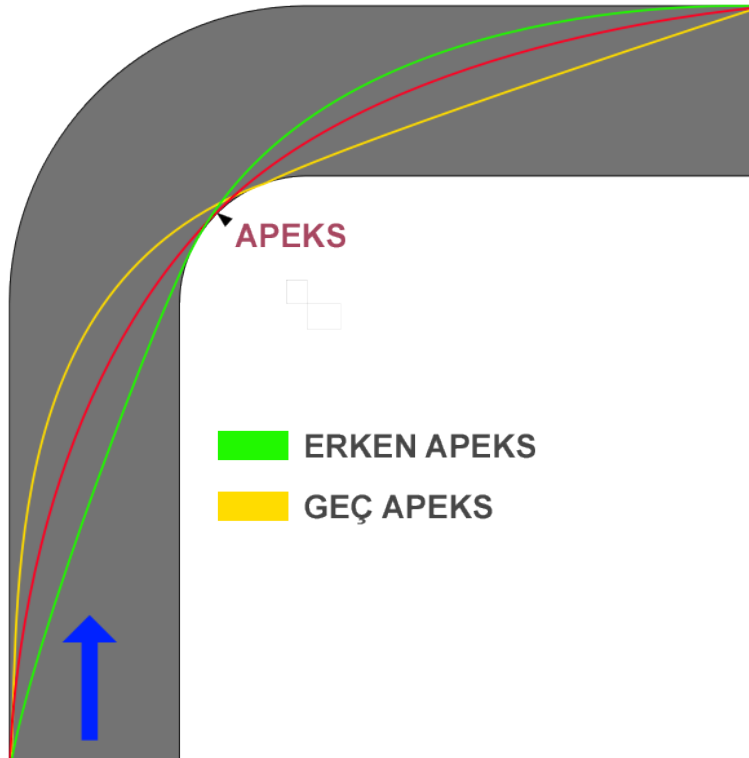
Viraj öncesinde otomobili viraja hazırlamak önemli. Bunun ilk aşaması fren noktası. Her otomobilin fren noktası farklı ve viraj öncesinde otomobilin hızının fizik kuralları çerçevesinde virajı dönebilecek hıza inmiş olması gerekli. Eğitimin bu aşamasında düz çizgide frenleme gösteriliyor (trail braking gibi teknikler daha üst seviye eğitimde yer alıyor). Frenlemede otomobilin dengesini bozmamak önemli. Viraj öncesinde ayak fren pedalından çekilip direksiyon yumuşak şekilde çevrilip otomobil viraj içine sokulur. "Heel and toe" (topuk-ayak

“ Can Artam, görünmez ip ilkesini anlatırken... Bu ilkeye göre direksiyon simidi ve pedallar görünmez bir ip ile bağlı ve bu ipin aşırı gergin olmaması gerekiyor.

”

başmağı) tekniği viraj öncesinde yavaşlarken ayak burun kısmı frendeyken, aynı ayağın topuk kısmıyla gaz pedalına hafifçe basarak ara gaz verme uygulamasıdır.

Bu teknik gündelik hayatta pek kullanılmayacak olsa da sinirli ve yüksek devirde kullanılan yarış otomobillerinde vites değişim anında aktarmanın olduğu tekerleklerin kilitlenmesini önlemek açısından önemli. Çünkü nispeten



yüksek hızda ve yüksek motor devrinde kalacak şekilde vites ufaltıldığında oluşacak kompresyon etkisi ile tekerleklerin kilitlenmesi ihtimaller dâhilinde. Ayrıca bu teknikle mekanik aksamdaki kasılmalar da azaltılmış oluyor.

VİRAJ İÇİ

Viraj içinde direksiyon ile pedallar arasında “görünmez ip” olduğu varsayımı ile hareket etmek önemli. Eğer bu ip fazla gerilirse ve direksiyon gereğinden fazla sert ve fazlaca çevrilirse, otomobilde kayma söz konusu olabilir. Kayma ise zaman kaybı demektir. Bu yüzden viraj öncesinde frenden çektiğimiz ayağımız gaz pedalına dengeli gaz tekniği ile, yani otomobilin dengesini bozmayacak şekilde basmalı.

Birçok otomobil meraklısının aşına olduğu apeks deyimi, otomobilin viraj dışından viraj içine girdiği ve viraj içine en fazla yaklaşılan nokta olarak karşımıza çıkıyor. Her pilotun apeksi farklı olabilir. Kimi zaman erken apeks tercih edilirken, kimi zaman geç apeks kullanılabilir. Bu noktada önemli olan bir nokta ise gözlerin, gidilmek istenen noktaya bakması. Çünkü nereye bakarsak, oraya gideriz!

VİRAJ ÇIKIŞI

Apeks noktasından sonra, viraj çıkışında direksiyon viraj dışına hafif şekilde açılarak gaza basmak suretiyle otomobil hızlandırılır.

PİSTE ÇIKMA ZAMANI

Sabahki teorik eğitimin ardından kursiyerler için piste çıkma vakti... Birinci basamak pist eğitiminde fren noktası, apeks noktası ve viraj açılma noktası kukalarla belirtilmiş. Öncelikle Can Artam ile pistte bir tur atılıyor. Artam bu turda dikkat edilmesi gereken noktaları tekrar hatırlatıyor. Daha sonra kursiyerler tek başlarına piste çıkıyorlar ve Can Artam ve diğer eğitmenler kuleden kursiyerleri izliyorlar. Otomobillerin sesi yüksek olduğundan nerede gaza basıldığı, nerede frene basıldığı kolayca anlaşılabilir. 3 tur sonunda Can Artam herkesle ilgilenererek yapılan hataları anlatıyor. İleriki seviye kurlarda Can Artam ile bire bir eğitim ve telemetri ile detaylı data analizi de yapılıyor. Böylece kursiyerin ilerlemesi ölçümlenmiş oluyor.



Sıram geldiği zaman ben de bir Caterham'a biniyorum ve piste çıkıyorum. 1.6 litre Tofaş-Fiat motorlu bu otomobil hafif karoseri sayesinde etkileyici şekilde hızlanıyor ve otomobili sesiyle, titreşimiyle, kabin içine dolan rüzgar ile, kısacası her şeyi ile hissediyorsunuz. Caterham oyun oynamayı seven bir otomobil. Bir tur sonunda dengeli gaz tekniği rejimini bozunca neler olduğunu görmek istediğimde, otomobilin arka tarafı hafifçe viraj dışına açılarak oyuncu yanını gösterdi. 3 turluk seansın ardından aynı gün içinde 6 ve 9 turluk seanslarla kursiyerlerin otomobile ve piste iyice ısınması sağlanıyor.

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

uygulamaları, videolar vb.)

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

Orijinal turbo önemli

Turbo besleme konusunda uzman olan Garrett'in, Global Satış sonrası Direktörü Clement de Valon ile Automechanica İstanbul 2014'de bir araya geldik. Valon, turbo yenileme işlemlerinde orijinal ekipman kullanımının önemine dikkat çekti.



Clement de Valon

Günümüzün sıkılaştan egzoz emisyon normları sonucunda otomobil üreticileri düşük silindir hacminden yüksek güç almak için turbo uygulamalarına sıkça başvurmaya başladılar. 1000 °C'ye ulaşan sıcaklıklarda, 280.000 d/d gibi yüksek devirlerde hizmet veren turbo parçaları da belli bir ömre sahip ve bu ömür sonunda orijinal turbo ile yenileme yapılması önem taşıyor. Honeywell bünyesindeki turbo üreticisi Garrett, neredeyse tüm markalara orijinal ekipman olarak turbo sağlamasının yanı sıra, Ferrari F1 aracının da turbosunu üretmekte.

Global Satışsonrası Direktörü Clement de Valon ve Satış Lideri Julien Le Grix ile Automechanica İstanbul 2014'de konuştuk.

Türkiye'de satış sonrası yapılanmanız nasıl ilerliyor? Kaç kişiye eğitim verdiniz?

Geçen yıldan başlayalım. Geçen yıl Automechanica İstanbul'daki ilk yılımızdı. Türkiye'nin önemli bir pazar olmasından dolayı buradayız. 12 ayda önemli çalışmalar yaptık. Bu süreçte 7 iş ortağından oluşan yetkili Garrett bayi ağını oluşturduk. Bu 7 bayi, Türkiye nüfusunun yüzde 80'ini kapsıyor.

Türkiye'de 2014 yılı için planınız ne?

10 bayi sayısına ulaşp, Türkiye'nin tamamını kapsamak istiyoruz.

Müşteriler orijinal Garrett turboları nasıl anlayabilir?



Bunun için öncelikle doğru noktaya gitmesi gerekir. Bayilerimiz orijinal ekipmanları onlara sağlayacaklardır.



Julien Le Grix

Orijinal olmayan turbo kullanımının ne gibi sonuçları olur? Motora ne gibi zararlar verebilir?

Potansiyel hasar sadece turbo ile sınırlı olmayacaktır. Turboların yüksek hızda ve yüksek sıcaklıklarda çalışması nedeniyle taklit turbolar bu zorlu çalışma şartlarına dayanamayabilir. Bunun dışında yakıt ekonomisi ve emisyonu da olumsuz etkileri olacaktır.

Julien Le Grix: Taklit turboların parçalarının kaliteleri belirsiz. Turbo yüksek hızda çalışan

parçalara sahip. Turbo için 250.000 d/d normal bir çalışma şartı. Geçmişte bazı taklit turbolarla denemeler yaptık ve bazılarının 11.000 d/d'de sorunlar yaşayıp yanmaya başladığını gördük. Taklit turbolarda daha sık görülen sorun ise turbonun yağ kaçırması. Yağ kaçağı sonucunda motor yağsız kalıyor ve pistonlar zarar görebiliyor. Ayrıca taklit turboların parçaları yüksek hızdan dolayı kopup, motorun yanma odasına düşerek de zarar verebilir.

Turbonun ömrü ne kadardır? Turbonun uzun ömürlü olması için motoru stop etmeden rölantide çalıştırmalı mı?

Teorik olarak turbonun ömrü, otomobilin ömrü ile alakalı. Orijinal bir turbo 10-15 yıl kullanılabilir. Ama kullanım şartları, bakımların yapılmaması durumlarında bu süre değişebilir. Bakımları ve yağ değişimleri ihmal edilen bir otomobilde turbonun ömrü kısılacaktır. Turboların güvenilirliği birkaç on yıl öncesine göre oldukça artmış durumda. Turbolar için özel bir bakım prosedürü yok. Turboyu korumak için motoru rölantide çalıştıranlar senden ve benden daha yaşlı olmalılar. 1970'lerde bu tip sorunlar oluyordu ama artık böyle şeyler yapmaya gerek kalmadı.



Performans meraklılarına

Garrett, performans meraklılarına yönelik olarak da ürünler de üretiyor. Standart turbolardan daha fazla performans sağlayan bu turbolarla ilgili bilgilere www.turbobygarrett.com sitesinden ulaşabilmek mümkün.

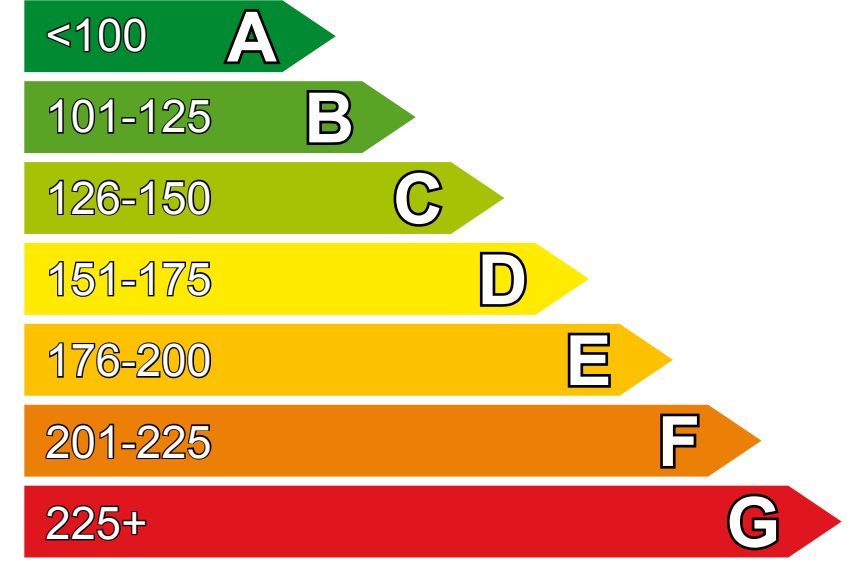
Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

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

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.



Opel Astra 1.6 CDTi

Opel Türkiye, yeni 1.6 litrelik turbo dizel motoru, Astra ailesinin hatchback, sedan ve station gövde tiplerinde eşzamanlı olarak satışa sundu.





Opel'in rakipleri arasındaki Toyota 1.4 litrelik; Renault-Nissan 1.5 litrelik; PSA (Peugeot-Citroen), Volkswagen Grubu, Ford, Fiat, Hyundai-Kia Grubu ise 1.6 litrelik dizel motor üreteli çok oldu. Kısacası Opel, Honda gibi bu downsizing trendini (silindir hacmi küçültme) çok geriden takip etti. Ama ne diyelim? Geç olsun da güç olmasın! Opel de bu gecikmenin bilincinde olacak ki, yeni motoru bir an önce tüm modellerine yayma konusunda hayli istekli.

Zafira Tourer ve Meriva modellerinde yer alan 1.6 CDTi turbo dizel motor, Nisan ayında Astra'nın hatchback, sedan ve station gövde tiplerinde eşzamanlı olarak satışa sunuldu. Biz de bu modellerin test sürüşü için İzmir-Muğla yolundaydık.

TASARIM AYNI

Öncelikle belirtmemiz gereken konu, Astra'da herhangi bir tasarım değişikliğinin bulunmadığı. Cenevre Otomobil Fuarı 2014'te dünya tanıtımı yapılan Astra 1.6 CDTi, güncel tasarıma motorun eklenmesiyle ortaya çıkan bir otomobil. Bu nedenle, zaten çok iyi bilinen bu otomobilin dış tasarım ve iç mekanını tanıtmaya gerek duymuyorum.





“

İzmir Adnan Menderes Havalimanı ile Muğla-Bodrum arasında gerçekleştirilen Astra 1.6 CDTi Türkiye lansmanında hatchback karoserli aracım 5.3 lt/100 km'lik tüketim elde etti.

”

GÜÇLÜ, ÇEVRECİ VE SESSİZ

130 HP'lik 1.7 CDTi'nin yerini alan yeni 1.6 litrelik turbo dizel motorun iki farklı güç çıkışı bulunuyor. Bunlar 110 HP ve 136 HP. Opel Türkiye, kendi pazarlama stratejisi doğrultusunda bu motorları ürün gamına dağıtmış durumda. Bizim lansmanı boyunca kullandığımız otomobillerde 136 HP'lik motor bulunuyordu.

3500-4000 d/d aralığında ürettiği 136 HP güçle sınıfının en güçlüsü olduğu belirtilen (Renault-Nissan'ın 1.6 dCi motoru 130 HP) motorun maksimum torku 2000 d/d'de 320 Nm (110 HP'lik motorun torku 300 Nm). Sessiz çalışma karakteriyle dikkat çeken motor (sınıfının en sessizi olduğu iddia ediliyor), standart donanımda Start&Stop sistemine sahip.

Yeni motor, düşük yakıt tüketimi konusunda da iddialı: Öyle ki, fabrika verisi ortalama tüketim 3.9 lt/100 km. Ben İzmir çıkışlı Bodrum yolculuğunda, yaklaşık ortalama 100 km/s hızla 5.3 lt/100 km'lik bir yakıt tüketimi elde ettim. Bazen klimanın, bazen de camların kısmen açık olduğunu belirtiyim.



Otomobilin karbondioksit salımı 104 g/km ile övgüyü hak ediyor. Lansmanda kullandığım hatchback gövde tipindeki Astra, kardeşleri gibi 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 6 ileri tork konvertörlü otomatik şanzıman, Astra 1.6 CDTi ürün gamına gelecek yıl entegre edilecek. Manuel şanzımanın vites geçişleri net ve kemiksiz. Düşük devirde elde edilen maksimum tork sayesinde fazla vites değiştirmeye gerek kalmıyor ve uzun yolda rampalar dahi yüksek vitesle çıkılabilir.

Otomobilin yol tutuşu başarılı. Her ne kadar bu versiyona henüz test ölçümü yapmamış olsak da fren hissi de iyi. Maksimum hız 200 km/s, 0-100 km/s hızlanma ise 10.3 saniye olarak veriliyor. 2000 d/d'ye kadar biraz isteksiz davranan motor, daha sonra canlanıyor ve cömert bir performans sunuyor.

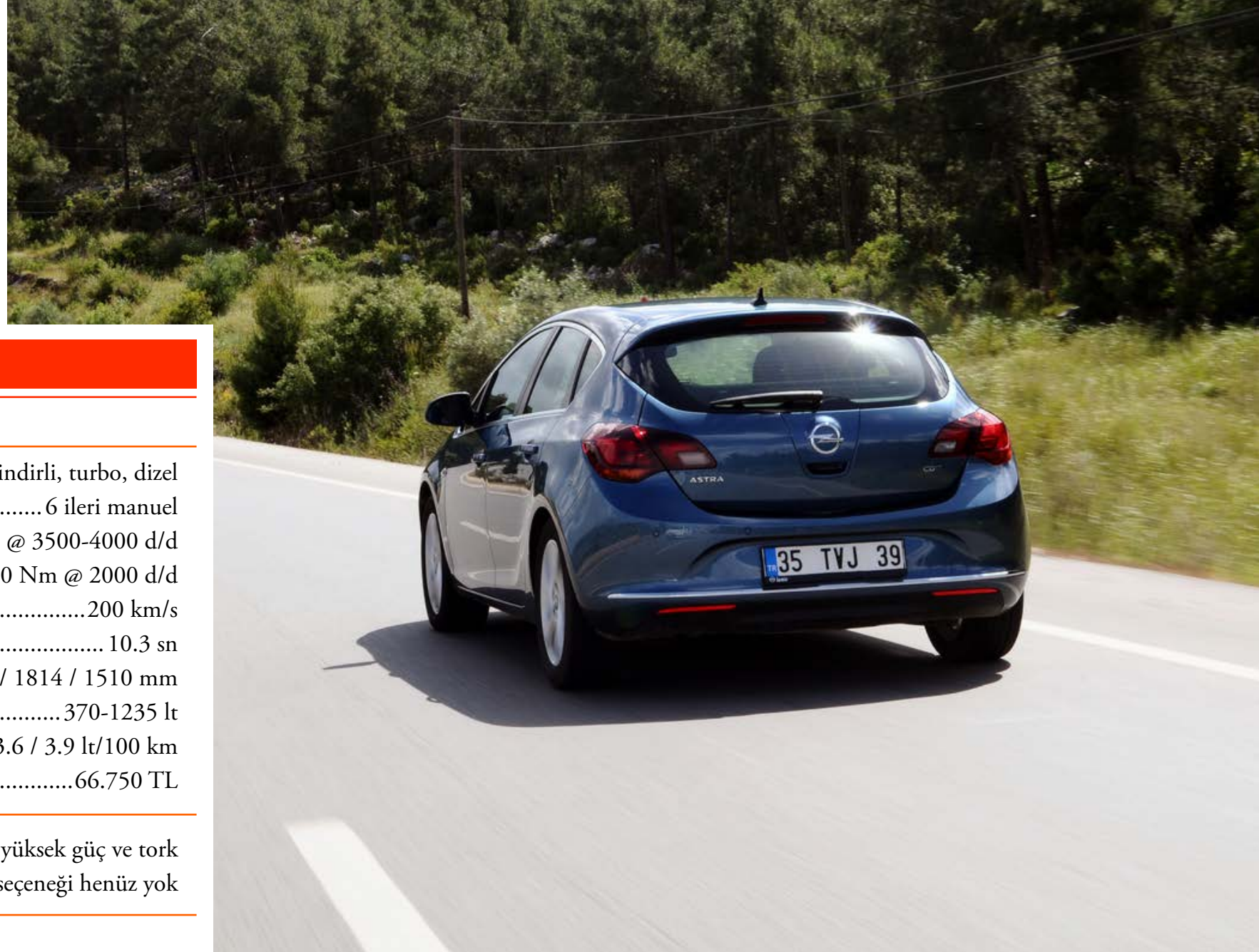
ÜÇ GÖVDEDE BİRDEN

Uzun bir süredir 1.6 CDTi motoru bekleyen Opel Astra müşterileri, motorun üç gövdede birden satışa sunulmasıyla birlikte bir seçim yapma aşamasına geldiler. Geçmiş yıllardaki satış raporlarını baz alırsak; satış adetleri



bakımından sıralamanın yine hatchback, sedan ve Sports Tourer (station) olarak şekilleneceğini söyleyebiliriz. 1.6 CDTi motorda bu modellerin baz fiyatları sırasıyla 66.750 (HB 110 HP Enjoy Active), 68.628 TL (Sedan 110 HP Edition) ve 81.281 TL (Sports Tourer 136 HP Sport). 136 HP'lik motorda HB için baz fiyat 71.423 TL, sedanda içinse 70.073 TL. Öte yandan; Fiat ortaklığında geliştirilen 1.3 litrelik dizel motorun da, 1.6 CDTi'dan daha uygun fiyatlarla Astra ürün gamında yer almaya devam ettiğini belirtelim.





Opel Astra Hatchback 1.6 CDTi

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....6 ileri manuel
 Maksimum güç: 136 HP @ 3500-4000 d/d
 Maksimum tork:320 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız:200 km/s
 0-100 km/s:..... 10.3 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4419 / 1814 / 1510 mm
 Bagaj hacmi:.....370-1235 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):..... 4.6 / 3.6 / 3.9 lt/100 km
 Baz fiyat:66.750 TL

+Düşük tüketim, sessiz motor, yüksek güç ve tork
 - Otomatik şanzıman seçeneği henüz yok

104 g/km **B**

Hyundai Elantra 1.6 Dizel Otomatik

Kompakt sedan liginde yer alan Hyundai Elantra'nın 2014 model yılındaki en büyük kozu, 1.6 litrelik dizel motor ve otomatik şanzıman seçeneği olacak.





Hyundai'nin C segmentindeki sedanı Elantra, 2014 model yılı için makyajlandı. Ama daha da önemlisi model gamına 128 HP'lık 1.6 dizel motor ve otomatik şanzıman seçeneklerini de ekledi. Biz de makyajlı Hyundai Elantra 1.6 CRDi Otomatik'i İstanbul-Edirne arasında düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullanma şansı bulduk.

Hyundai'nin dünya çapında gerçekleştirdiği yaklaşık 7.5 milyon adetlik toplam satışın yüzde 13.3'ünü Elantra oluşturuyor ve Koreli markanın en çok tercih edilen modeli konumunda. Ülkemizde ise 2013 yılı içinde 175.113 adet olarak gerçekleşen C segmenti sedan pazarında 2258 adet benzinli Elantra satıldı. Bu yıl ise bu rakamın dizel motorun verdiği itici güçle 5000 adet seviyelerinde gerçekleşmesi bekleniyor. Makyajlı Elantra'nın benzinli, manuel şanzımanlı 1.6 D-CVVT Style versiyonunun fiyatı 59.990 TL iken, aynı donanım seviyesindeki 1.6 CRDi manuel şanzımanlı versiyonun fiyatı 71.190 TL, 1.6 CRDi Style Otomatik'in fiyatı 74.990 TL. Bu sayfalarda görülen Elantra 1.6 CRDi Elite Otomatik'in fiyatı ise 83.990 TL.

NELER DEĞİŞTİ?

Makyajla beraber otomobilin ön ve arka tamponlarındaki ufak değişimler sonucunda toplam uzunluk 20 mm artışla 4550 mm olmuş. Bu farkın 5 mm'si ön tampondan, 15 mm'si ise



arka tampondan ortaya çıkmış. Dış görünümde asıl dikkat çeken noktaysa far gruplarına LED'li aydınlatmaların entegre edilmesi.

Gelelim iç mekana. Kalite hissi iyi seviyede olan otomobilin iç mekanında, ön konsolda orta kısımda yer alan havalandırma ızgaralarının yeri daha yukarıya alınmış. Test aracımız Elite

donanım seviyesinde olduğu için dokunmatik ekranlı navigasyon ve multimedya sistemi mevcuttu. Bu ekran zaman zaman yansıma yaparak zor okunuyordu. Eşya gözleri ve kullanılabilirlik açısından yolcularını mutlu eden Elantra'nın arka koltuk sırasındaki diz mesafesi başarılı, baş mesafesi ise alçalan tavan çizgisi nedeniyle beklenilenden biraz daha az.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde yer alan 1.6 litrelik turbo dizel motor i30'dan tanidik. 4000 d/d'de 128 HP güç üreten bu motorun maksimum torku ise 1900-2750 d/d aralığında 280 Nm. Sarsıntısız geçişlere sahip 6 ileri otomatik şanzıman ile kombine edilmiş bu motor, 1383 kg ağırlığındaki otomobili makul şekilde hızlandırıyor. Manuel kullanıma da olanak tanıyan bu şanzımanın spor modu yok.

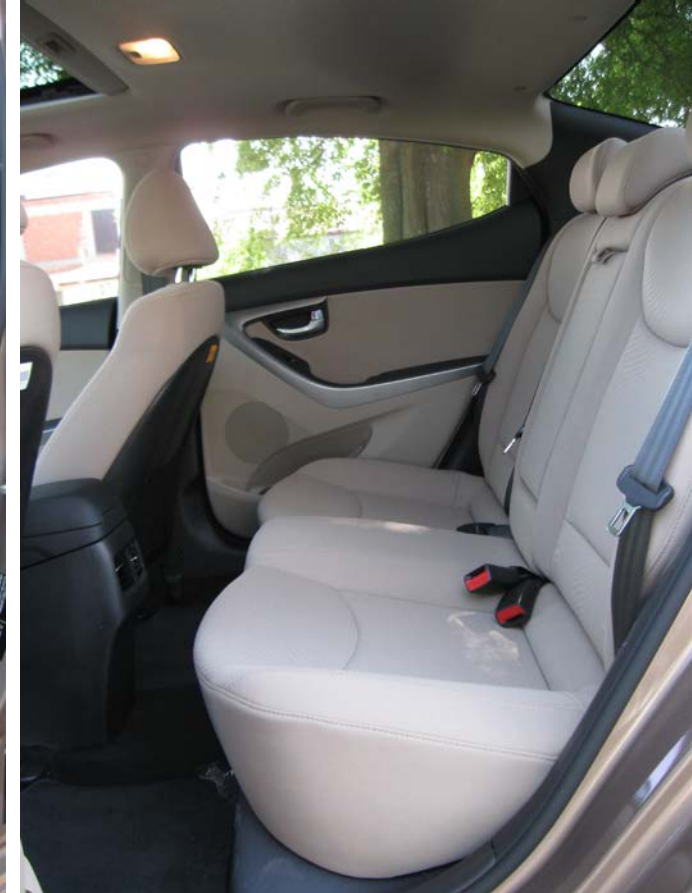
Direksiyonda ise spor, konfor ve normal olmak üzere 3 farklı seçim yapabilmek mümkün. Gelelim yakıt tüketimine. Hyundai'nin dizel otomatikleri genellikle rakiplerinden biraz daha fazla yakıt tüketimime sahip olmaları ile biliniyor. Elantra da maalesef bu genellemenin dışında değil. Elantra 1.6 CRDi Otomatik'in ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 5.8 lt/100 km iken, Fluence 1.5 dCi 110 HP EDC'nin ortalama tüketimi 4.4 lt/100 km. Bu hatırı sayılır bir fark.

Elantra'nın en güzel yönü kuşkusuz ki konforu. Rahat kullanımlı bu otomobil gerek akustik konfor, gerekse süspansiyon konforu yönünden başarılı.

SONUÇ

Elantra 1.6 CRDi Otomatik, özellikle Elite donanım seviyesinde kapsamlı bir ekipman listesi ile geliyor. Konfor yönünden başarılı olan otomobilin yakıt tüketimi biraz daha düşük olabilirmiş.

“Elantra'nın koltukları rahat. Arka koltuk sırasında diz mesafesi iyi, baş mesafesi ise bazı rakiplerinin gerisinde.”





Hyundai Elantra 1.6 CRDi Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	280 Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Bagaj hacmi:	485 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4550 x 1775 x 1445 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	7.7 / 4.7 / 5.8 lt/100 km
Baz fiyat-test aracı fiyatı:	74.990-83.990 TL

+	Donanım, konfor
-	Tüketim, arkada baş mesafesi

151 g/km

D

Mazda3 1.5 120 HP

Otomatik

Yeni Mazda3, geniş iç hacmi ve sportif tasarımı ile yollarda.



1990'lı yıllarda Mazda 323 adıyla satılan kompakt Mazda'lar o dönemlerin unutulmaz modelleri arasındaydı. Daha sonra durgunluk dönemine giren Mazda, 2012 yılında KODO – “hareketin ruhu” adlı tasarım anlayışı ile tasarlanan CX-5 ve yeni Mazda6 ile yeni bir başlangıç yaptı. Bu dinamizm yeni Mazda3 ile devam ediyor. Ülkemizde ilk etapta Skyactiv-G 1.5 litre 120 HP benzinli motor ile satışa sunulan yeni Mazda3'ün hatchback ve sedan olmak üzere iki karoseri mevcut.



Skyactiv adlı bir teknoloji bütününü (motor, şanzıman, aerodinamik, hafiflik) kapsayan yeni Mazda3'ün tasarımına büyük özen gösterildiği ilk andan itibaren belli oluyor. Otomobilin burun tasarımına göz atıldığında markanın kendine has kanat formu radyatör ızgarasından farlara doğru akan çita dikkat çekiyor. Bunun dışında farların üstünden geriye doğru, ön kapının omuz hizasından arka kapıya akan kat izi ve bu kat izinin arka kapı hizasında, arka çamurluktan gelen kat iziyle birleşmesiyle kıvrımlı ve cesur bir görünüm sağlanmış. Görsel anlamdaki diğer çekici nokta ise otomobilin uzun burun tasarımı. Ayrıca ön tekerleğin ön kapı çizgisinden biraz daha ileri taşınarak, ön tampona biraz daha yakın tasarlanmış olması otomobile dengeli bir duruş kazandırmış.

Gelelim iç mekâna... Kalite hissi yönünden beklentileri karşılayan iç mekânı önde ve arkada gayet yeterli oturma alanı sunuyor. Klasik tarzda ön konsol, kafa karışıklığına neden olmayacak türden. Orta konsolun üst kısmında yer alan



7 inçlik ekran Motion donanım seviyesinden itibaren standart (Soul, Motion, Reflex ve Power olmak üzere 4 donanım var, Soul sadece manuel şanzımanlı versiyonda mevcut). Multimedya ve navigasyona gibi bilgiler görülen bu ekrana el freni konsolundaki dairesel bir kumanda ile kumanda ediliyor.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

İzmir-Ayvalık arasında kullandığımız otomobile ikisi iri kıyım olmak üzere toplam 4 basın mensubu, bagajlarımızı yükleyip bindik. 1.5 litrelik motor, 1.6 litrelik atmosferik ve 1.4 litrelik turbo beslemeli motorların ağırlıkta olduğu benzinli kompakt ligi için alışılmadık bir seçenek.





Yurtdışında 100 HP olarak satılan 1.5 Skyactiv-G motor, Türkiye pazarında 120 HP'lik versiyonuyla satılıyor. Skyactiv motor ailesi 14:1 sıkıştırma oranı (atmosferik, benzinli seri üretim modellerde dünyanın en yüksek oranı), yakıt tasarrufu sağlayan 4-2-1 egzoz sistemi, daha iyi yakıt püskürtmesi için çok delikli enjektörler, özel piston oyukları gibi teknik detaylara sahip. Sarsıntısız çalışan bu motor devir çevirmeye istekli bir yapıda. Şanzıman da motorla uyum içinde ve hızlı çalışıyor. Direksiyon hissi ve tepkileri başarılı olan otomobilin süspansiyon konforu bozuk yollarda darbe emişte biraz yetersiz kaldı. Bunda 215/45 R 18 ebadındaki lastiklerin de payının olduğu muhakkak.





SONUÇ

Yeni Mazda3 Sedan, sportif görünen ve geniş iç mekan sunan bir otomobil. Bagaj hacminin rakiplerinden ufak oluşu gibi detayları ise bu otomobilin tutkunlarını etkilemeyecek ufak bir detay.

Mazda3 1.5 Skyactiv-G 1.5 120 HP AT

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	120 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	150 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Bagaj hacmi:	419 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4465 x 1795 x 1450 mm
Tüketim (ş.İç / ş.dış / ort.):	6.8 / 4.8 / 5.5 lt/100 km
Baz fiyat-test aracı fiyatı:	64.000-72.000 TL

+	Direksiyon hissi, iç mekân
-	Rakiplerinden küçük bagaj

129 g/km

C

Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ DÖNEM

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



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



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

İngiltere'den getirttiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve 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

İngiltere'den getirttiğimiz bu özel cihaz, türkiye'de yapılan test ölçümlerinde çitayı yükseltti.

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

Bundan 71 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her

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

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve 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.

Mercedes CLA 180 CDI Otomatik

Mercedes-Benz'in coupe olarak tanımlanan sportif sedanı, sonunda 1.5 litrelik dizel motor ve çift kavramalı otomatik şanzıman ikilisini sunmaya başladı.



Tarık Akagün



Gürkan Çağlar



Tüketiciler ülkemizde geçen yılın Nisan ayında sadece 1.6 litre benzinli motor seçeneği ile satışa sunulan Mercedes-Benz CLA için deyim yerindeyse sıraya girmişti. Yılın ilk çeyreğini kaçırmış olmasına ve tek motor seçeneği ile gelmesine rağmen bu otomobil satış hedefini yakalamış ve yaklaşık 2500 adet satılmıştı.

CLA'nın ve tabii ki kardeşleri A Serisi ve B Serisi'nin bu yılki en büyük kozu ise kuşkusuz 1.5 dizel motor ve 7G-DCT çift kavramalı otomatik şanzıman kombinasyonu.

Daimler'in Macaristan'daki tesislerinde üretilen CLA motor kaputu üzerindeki "powerdome" adlı çıkıntılar, pırlanta-boncuk hissi veren radyatör ızgarası, yan görünümde fardan başlayıp kapı tutamaklarının alt tarafından devam ederek arka kapı kolunun altında biten ve arka kapı kolunun üst kısmında başlayıp stop lambalarına akan kat izleri, spoyler formu bagaj kapağı ve difüzör formu arka tamponuyla çekici görünüyor.

Önceki CLA yazılarımızda bahsettiğimiz gibi otomobilin ön konsolu ile A Serisi ile benzer. Kolay anlaşılır ve kalite hissi iyi olan kokpitte iki koltuk arası eşya gözü ve bardaklık olarak hizmet veriyor. Vites kolu ise direksiyon kolunun sağ tarafında. Elektromekanik el park freni ise sürücünün sol diz hizasının üst kısmında. Arka koltuklara iniş-biniş eğimli tavan çizgisi nedeniyle oldukça zor. Kafayı eğip arka koltuğa oturduktan sonra da yetersiz baş mesafesi nedeniyle, baş tavana değiyor, hatta uzun boylular boyunlarını biraz bükmek





zorunda kalabilirler. Bununla birlikte tavanın kesimi ve sabit kafalıklı ön koltuklar nedeniyle de arka koltuk yolcuları sıkılabilir.

MOTOR-PERFORMANS

Bunlar zaten bilinen şeyler. Şimdi sıra yeni olanda, yani motor ve şanzımanda. CLA'da kullanılan Renault kökenli 1.5 litrelik turbo dizel motor 109 HP güç ve 260 Nm tork üretiliyor. İç mekanda dizel motor sesi hafifçe duyulan otomobil özellikle gaza ilk basma anında biraz ağırkanlı kalıyor. Sonrasında durumu bir nebze olsun toparlasa ağırkanlı karakterini hissettiriyor. 7 ileri oranlı şanzıman şehir trafiğinde zaman zaman ilk iki vites



“Vitesleri direksiyonun arkasındaki kulakçıklardan manuel olarak değiştirebilmek mümkün. AMG gövde kiti otomobili daha çekici gösteriyor.”

arasında bocalıyor ve özellikle birinci viteste fazla kalma eğiliminde. Test sonuçlarını videoda görebileceğiniz otomobil, 500 km'yi aşan test sürecinde 5.9 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti.

AMG Spor Paket'e sahip test aracımızda AMG gövde eklentilerinin yanı sıra spor süspansiyon mevcuttu. Normale göre biraz daha sert olan bu süspansiyon otomobili önden -15 mm, arkadan ise -10 mm alçaltıyor. Bunun sonucunda konfordan biraz feragat edilse de, elde edilen yol tutuş gerçekten başarılı. Otoyolda stabil olan otomobil, virajları da güvenle dönüyor. Direksiyon tepkileri de oldukça hassas ve başarılı.



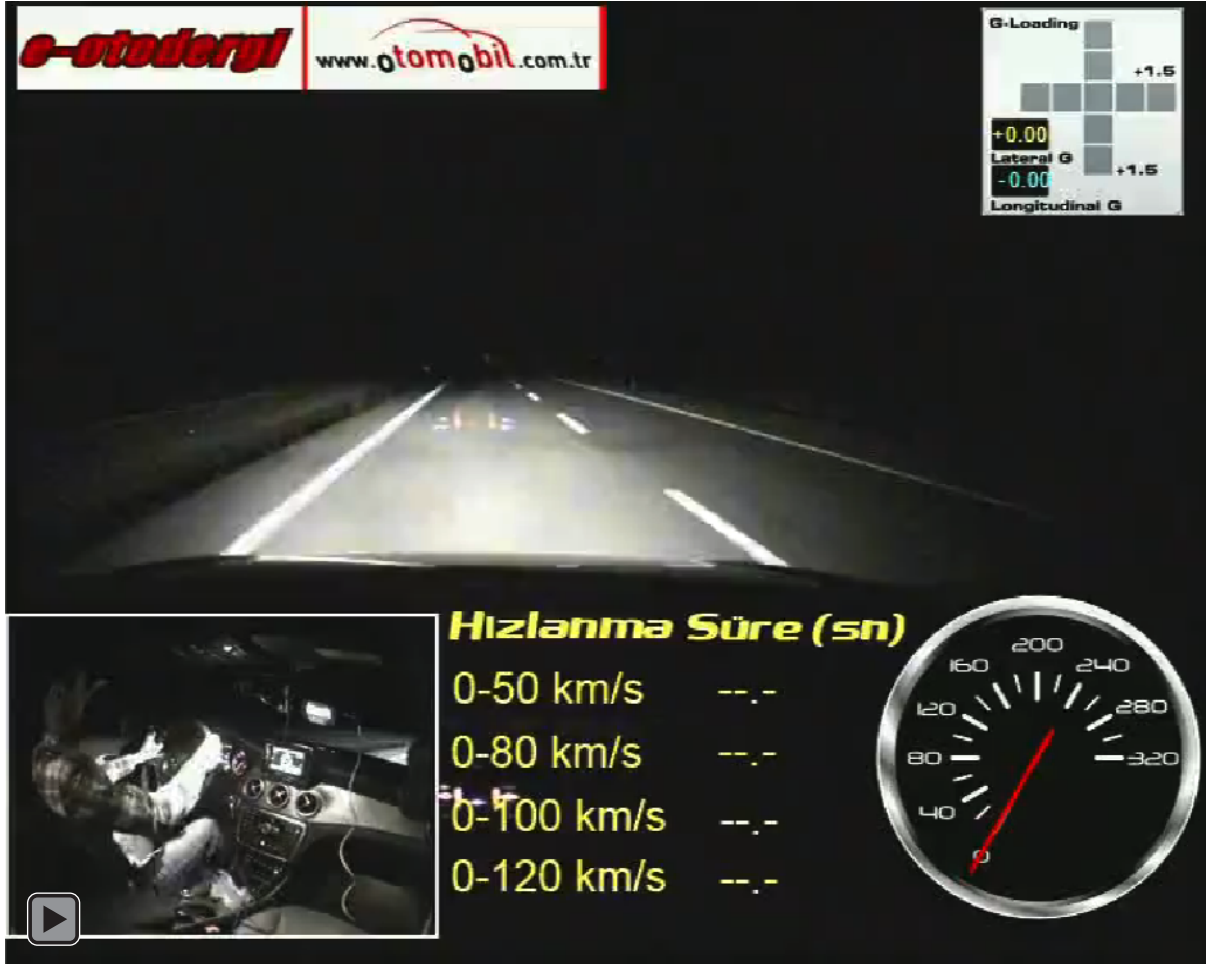
SONUÇ

CLA tasarımını düşük yakıt tüketimi ve otomatik rahatlığı arayanlar, istediklerine bu otomobilde kavuşacaklardır.

“ 470 litrelik bagaj hacmi, karoserin kıvrımlı formu düşünüldüğünde başarılı. ”



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



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Mercedes-Benz CLA 180 CDI 7G-DCT

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	109 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Bagaj hacmi:	470 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4630 / 1777 / 1432 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	4.9 / 3.8 / 4.2 lt/100 km
Baz fiyat-test aracı fiyatı:	125.800-148.700 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.8 sn
0-80-km/s:	8.15 sn
0-100 km/s:	12.25 sn
0-120 km/s:	17.6 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	8.5 sn
80-120 km/s (D'de):	9.7 sn

Frenleme

100-0 km/s:	36.6 m
80-0 km/s:	22.7 m
50-0 kms:	9.0 m

- +Tasarım, yol tutuş, fren
- Görüş açıları, süspansiyon konforu, arka koltuk yaşam alanı

109 g/km **B**

Nefesleri kesiyor

VIALAND'de hizmete giren Nefeskesen adlı roller coaster, yaşattığı heyecanla spor otomobillerde tadabileceğiniz bir zevk sunuyor.





Performanslı sürüş, birçok otomobil tutkunu için sürüş keyfi için eş anlamlı. Özellikle ivmelenme sırasında yaşanan geriye doğru çekilme hissi ve hızlı ivmelenme nedeniyle boyun kaslarında hissedilen gerilme, bu tadı alanlar için bağımlılık yapar nitelikte... Peki, adrenalin tutkusunu ve yüksek performansı yaşamak için hızlı ve pahalı bir otomobil şart mı? Bizce değil... En azından İstanbul'da, VIALAND'de hizmete giren Nefeskesen adlı eğlence treni (roller coaster) ile adrenaline ve ivmelenmeye baş döndüren şekilde doymak mümkün.

Peki Nefeskesen ne kadar hızlı? Yetkililerin resmi açıklamalarında yer alan 110 km/s'ye 3 saniyede çıkma ve 110 km/s'nin üzerindeki maksimum hız açıklamaları ne kadar gerçekçi?

Performans tutkunu bir kişi olarak bu soruların yanıtlarını ben de merak ediyordum. Bunun yanıtlarını bulmak için GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile bir deneme yapmaya karar verdim.

17 milyon TL'lik yatırımla hayata geçirilen Nefeskesen, roller coaster üretimi konusunda uzman olan İsviçreli Intamin firması tarafından



Immelman dönüşü adlı burğu hareketi baş döndürüyor.

111 km/s'lik maksimum hıza bu noktada ulaşıyor.

Başlangıç noktası

Nefeskesen 20 km/s ile giderken bir anda çıldırıyor ve 99 km/s hıza 3.1 saniyede çıkıyor.

üretilmiş. Intamin, ayrıca VIALAND içerisinde bulunan Maceraperest, Viking, Çılgın Nehir, Minik Kaşifler ve Fatih'in Rüyası gibi eğlence birimlerindeki sistemleri de kurmuş. 660 metrelik ters burgulu ray hattına sahip Nefeskesen istasyondan 50 metre yüksekliğe kadar yükseliyor.

MACERA BAŞLIYOR

Nefeskesen son derece güvenli bir eğlence aracı. Tabi ki binmek için bazı kuralları var. Mesela boyu 140 cm'den az olanlar, kalp ve tansiyon hastaları, hamileler için uygun bir eğlence olmadığını söylemem gerek. Bu eğlence trenine binmek bile belli bir disiplin içinde oluyor ve yetkililerin yönlendirmelerine uymak güvenlik açısından önem taşıyor.

Aslına bakarsak, Nefeskesen'in yapısı test cihazımız için bazı handikaplar içeriyordu. Kullandığımız cihaz GPS teknolojili olduğundan, cihaz anteninin her zaman açık alanda ve gökyüzünü görmesi, cihazın hassasiyeti ve data kaydı yapabilmesi açısından önemli. Üstü camdan ve kısmen metal konstrüksiyon ile kaplı istasyon, köprü ve tünel geçişi, ters burgu esnasında antenin gökyüzü yerine yer yüzüne bakması, az önce bahsettiğim



handikaplar arasında. Bunun sonucunda GPS bağlantısında ve veri akışında anlık kopmalar oldu. Ama test cihazından aldığım veriler, Nefeskesen'in performansı hakkında fikir sahibi olmak açısından son derece yeterliydi.

Bu ölçümde en büyük sorunlardan birisi de birçok parçadan oluşan test cihazını nereye sabitleyeceğimdi. Sonuçta sevgili dostumuz İlker Pehlivan'ın kırmızı montu imdadıma

“Sakin başlayan Nefeskesen
turu, kısa bir süre
sonra adrenalin turuna
dönüşüyor.”

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



Nefes Kesecek Performans Testi

VIALAND, İSTANBUL



yetiştirdi ve cihazı, bataryayı ve kabloları, bu montun geniş sayılabilecek iç cebine koydum. Fermuarı da boynuma kadar çektim. Videodan da görüleceği gibi kollarımla da montu kendime bastırmak suretiyle cihazın mont içindeki hareketini minimize ettim. Vantuzlu kameraları ve mikrofonu da koli bandı ile Nefeskesen'in burnuna kuvvetli şekilde sabitledim.

Daha sonra koltuğa oturdum. Aman Allah'ım ayak mesafesi beklediğimden de kötü... Ama bunu düşünmenin sırası değil. Yetkililer güvenlik barını üstümden geçirip karın hizamda sabitliyorlar. Artık hazırım. Eğlence, sol sert aşağı virajla, yaklaşık 20-30 km/s hızla sakin şekilde başladı. Köprü altından 20 km/s hızla çıkan Nefeskesen'in arkasından adeta roket ateşleniyor ve 3.1 saniye sonra 99 km/s'ye ulaşıyor ve bu noktada burğu başlıyor. Bu sırada "bu şeyin" gerçekten hızlı olduğunu anladım.

En yüksek hız olan 111 km/s'ye rayların en yüksek noktasında çıkılıyor ve ardından baş aşağı inerek, kaya formu verilmiş bir tünele giriliyor. Daha sonrası ise Immelman dönüşü ve 360 derecelik burgularla devam ediyor. Bu noktalarda benim en çok çekindiğim nokta; ne kadar sağlam monte etmiş olursam olayım,

sonuçta ilk defa bu kadar yüksek G gücü ve rüzgar nedeniyle kameraların (toplam 3 kamera) yerinden çıkması neticesinde yaralanmaya neden olma ihtimali oldu. Neyse ki, korktuğum olmadı. Yalnız son evrede parlak ve kaygan zemine tutturduğum mıknatıslı GPS anteni yerinden çıktı ve o da bir sorun yaratmadı.

SONUÇ

20-99 km/s hızlanması 3.1 saniye süren Nefeskesen, maksimum 111 km/s'ye çıkabiliyor. Adrenalin ve ivmelenme tutkunu iseniz bu zevki yaşamak için illaki yüksek performanslı ve pahalı bir otomobile ihtiyacınız yok. Nefeskesen ile adrenalinini ve ivmelenmeyi makul fiyata ve güvenli şekilde yaşayabilmek mümkün.



Yeti & Captur

Benzer boyut ve fiyatlara sahip bir küçük crossover ile bir kompakt SUV'u; motor, şanzıman, donanım ve sürüş özelliklerinden bağımsız olarak, sadece boyut, fiyat ve işlevselliklerini konuşmak üzere bir araya getirdik.

 Emre Anamur  Gürkan Çağlar





Crossover ve SUV modeller, günümüzün yükselen trendlerinden. Birçok okuyucumuz bu modellere yönelmiş durumda ve bu segmentlerin payı da her geçen gün artıyor. Ve bu nedenledir ki, eskiden bu segmentlerde olmayan birçok marka yeni model üretiyor, bu segmentlerde olan markalar ise ara modeller geliştiriyor. Biz de

okuyucularımızdan gelen talepler üzerine, iki ilgi çeken model olan Renault Captur ve Skoda Yeti'yi bir araya getirdik.

AÇIKLAMA

Öncelikle bir açıklama yapma gereği hissediyoruz: Bu iki araç aynı segmentte yer almıyor. Renault Captur, ODD tarafından B7 olarak adlandırılan bir küçük (B segmenti)



crossover iken; Skoda Yeti, ODD tarafından C7 olarak adlandırılan kompakt SUV segmentinde bulunuyor. Ancak yazının devamında da göreceğiniz üzere, aslında iki modelin fiziksel özellikleri ve fiyatları birbirine çok yakın.

TASARIMLAR

Renault Captur, Laurens Van den Acker ve ekibi tarafından şekillendirilen, modern ve sportif hatlara sahip. Çok çeşitli kişiselleştirme

seçenekleri, Captur satın alırken kendinize özel bir tasarım oluşturmanıza imkan tanıyor. Çift renkli gövde, otomobilin özellikle gençler tarafından sevilmesini sağlayan bir özellik. Skoda Yeti ise, her ne kadar yeni geçirdiği makyaj operasyonu ile birlikte özellikle önden görünümü modern bir yapıya kavuşsa da, tasarım konusunda eleştiri alıyor. Bu eleştirilerin öne çıkan konusu ise, özellikle arka tasarımın hafif ticari araçlara benzemesi. Yeti'nin dış



tasarımında herhangi bir kişiselleştirme olanağı bulunmuyor. Kısacası; boyut karşılaştırmasının galibi Captur oluyor. Çünkü daha güzel görünüyor ve kişiselleştirmeye açık.

BOYUTLAR

Renault Captur 4122 mm uzunluğa, 1778 mm genişliğe ve 1566 mm yüksekliğe sahip. Skoda Yeti'de ise bu değerler sırasıyla 4222mm, 1793 mm ve 1691 mm. Yani Captur Yeti'den 100 mm daha kısa, 15 mm daha dar ve 125 mm daha alçak. Ancak insanı şaşırtan konu, Captur'ün 2606 mm'lik dingil mesafesinin Yeti'deki 2578 mm'lik değerden 28 mm daha uzun olması. Bu da bir alt sınıfta yer almasına karşın Captur'ün iç mekanını avantajlı kılıyor. Öte yandan Captur rakibinden daha hafif bir otomobil. Captur'ün ağırlığı motor versiyonuna göre 1101-1213 kg arasında değişirken Yeti'de bu değerler 1340-1565 kg arasında yer alıyor. İki aracın da 5 kişilik iç mekana sahip olduğunu belirtelim. Kısacası; boyut karşılaştırmasının galibi Captur oluyor. Çünkü daha kısa, dingil mesafesi daha uzun ve gövdesi daha hafif.

BAGAJ HACİMLERİ

İlginç ama iki otomobilde de stepne standart donanımda değil. Bu da bagaj hacimlerini



olduğundan büyük gösteriyor (stepne satın alırsanız bu hacimler yaklaşık 95 litre azalıyor). Captur'un bagaj hacmi için üç değer var: Bunlardan ilki olan 377 litre, 5 kişilik standart kullanımda ortaya çıkıyor. İkinci değer olan 455 litre ise, yine 5 kişilik kullanımda ama arka koltuk sırası öne kaydırıldığında oluşan hacim. 1235 litrelik son ölçü ise, arka koltuk sırası öne katlandığında elde edilen bagaj hacmini

gösteriyor. Skoda Yeti'de de üç değişik bagaj hacmi söz konusu, ama bunlar Captur'ünkinden farklı. İlk rakam olan 416 litre, 5 kişilik standart kullanımdaki bagaj hacmi ve Captur'den iyi. Yeti'nin arka koltuk sırasında ileri-geri hareket bulunmadığı için, ikinci değer olan 1580 litre, arka koltuklar öne katlandığında ortaya çıkan bagaj hacmini veriyor ki o da Captur'den iyi. Son ölçü olan 1760 litre ise, arka koltukların





“ İç mekan genişlikleri iyi. Daha kısa bir araç olmasına rağmen Captur’ün dingil mesafesi daha uzun.

”



sökülüp aracın dışına çıkarılması sonrasında oluşan bagaj hacmini veriyor ve bu tür bir kullanım Captur’de yok. Kısacası; bagaj karşılaştırmasının galibi Yeti oluyor. Çünkü her kriterde daha büyük bagajı var.

İŞLEVSELLİK

İşlevsellik kriterinde iç mekanı ele almak gerekiyor. Renault Captur, modern dış tasarımının yanı sıra iç mekanda da yenilikler barındıran bir otomobil. Donanıma bağlı olarak, Media Nav ve onun bir

üst versiyonu olan dahili internet bağlantılı R-Link sistemleri günümüzün tüm multimedya ihtiyacını pratik ve eğlenceli bir şekilde karşılamayı başarıyor. Yeti’deki dokunmatik ekran, Renault’nun sisteminin yanında adeta sönük kalıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda iki otomobil de çok başarılı. Captur’ün kapaklı torpido yerine çekmece sunması ilginç bir yenilik. Bu çekmecenin içi oldukça büyük. Captur, ön koltuk sırtlarında iplerden oluşan bir cep sunarken Yeti geleneksel sırt cepleriyle bu alanda daha kullanışlı. Ancak

Captur'ün koltuk döşemelerinin fermuarlı bir sistemle çıkartılabiliyor oluşu çok önemli bir avantaj. Koltuk döşemelerini eve götürüp yıkayıp tekrar takabiliyorsunuz. Buna karşılık, Yeti'de kapı içi gözde sabitleyici ip, ön camın sol köşesinde kart tutucu ve tavanda gözlük kabı gibi işlevsel detaylar bulunuyor. Ayrıca Yeti'nin arka tasarımıdaki hafif ticari araç görünümü,

arka koltuklarda daha iyi bir baş mesafesi olarak iç mekana olumlu yansıyor. Captur'de bu alan alçak tavan nedeniyle daha kısıtlı. Captur'ün arka koltukları ileri-geri kayar mekanizmaya sahip ve bu Yeti'de yok. Ancak Yeti'nin de arka koltukları, istendiğinde komple sökülebiliyor. Ayrıca orta koltuk öne katlandığında, sırtında yer alan bardaklılar iyi düşünülmüş bir ayrıntı.





“
*Captur'ün bagaj hacmi
 377, 455 ve 1235 lt'lik
 hacimler sunarken
 Yeti 416, 1580 ve 1760
 litrelik kapasiteye sahip.*
 ”



Kısacası; işlevsellik karşılaştırmasının galibi yok. Çünkü bu kriterde iki modelin de öne çıktığı ya da geriye düştüğü özellikler bulunuyor.

FİYAT

Renault Mais tarafından ithal edilen Captur, Türkiye'de 0.9 TCe 90 HP turbo benzinli manuel, 1.2 lt 120 HP turbo benzinli otomatik (EDC) ve 1.5 dCi 90 HP turbo dizel manuel ve otomatik (EDC) versiyonlara sahip. Otomobilin fiyatları 56.100 TL ile 72.650

TL arasında değişiyor. Yüce Auto tarafından ithal edilen Skoda Yeti ise, Türkiye'de 1.2 TSI 105 HP manuel, 1.4 TSI 122 HP otomatik (DSG) ve 1.6 TDI 105 HP manuel ve otomatik (DSG) versiyonlarla satılıyor. Yeti'nin fiyatları ise 53.400 TL ile 77.400 TL arasında değişiyor. Tüm fiyatların 2014 modeller için kampanyalı fiyatlar olduğunu belirtelim. Kısacası; fiyat karşılaştırmasının galibi Yeti. Çünkü bir üst sınıfta olmasına karşın Captur'den daha düşük bir baz fiyat sunmayı ve diğer versiyonlarda da onunla rekabet etmeyi başarıyor.

SONUÇ

Her otomobil sever aracından farklı beklentiler içindedir. Bu nedenle yukarıdaki düelloların bazıları sizin için daha önemli, bazıları ise daha az önemli olabilir. Sonuçta kimin kazandığı, sizin beklentilerinize göre farklı şekillenebilir. Ama yukarıdaki iki kriterde Captur, iki kriterde ise Yeti kazandı, bir kriter ise berabere bitti. Kısacası; karşılaştırmanın galibi yok. Çünkü iki model de 2 galibiyet, 1 beraberlik almış durumda. Seçim sizin.

Renault Captur

Skoda Yeti

Fabrika verileri

Boyutlar (uz./gen./yük.):	4122 / 1778 / 1566 mm.....	4222 / 1793 / 1691 mm
Dingil mesafesi:	2606 mm.....	2578 mm
Boş ağırlık (En düşük / En yüksek):	1101-1213 kg.....	1340-1565 kg
Bagaj hacmi:	377-455-1235 lt.....	416-1580-1760 lt
Fiyat (En düşük / En yüksek):	56.100 TL / 72.650 TL.....	53.400 TL / 77.400 TL

- + Tasarım, işlevsellik, kişiselleştirme..... İşlevsellik, bagaj hacmi
- Bagaj hacmi , üst sınıfa yaklaşan fiyat.... Ticari araç görünümü, dingil mesafesi, boş ağırlık



Mercedes-Benz B 180 CDI 7G-DCT

Premium kompakt MPV modeli B Serisi, Renault'nun 1.5 litrelik turbo dizel motoru ve Mercedes-Benz'in 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımanı ile birlikte sunuluyor.





Mercedes-Benz, Renault'nun 1.5 litrelik turbo dizel motorunu geliştirerek ve kendisine ait 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman 7G-DCT ile entegre ederek ürün gamında sunmaya başladı. Bu birlikteliğin yer aldığı modellerden biri de B 180 CDI Otomatik oldu.

SADE TASARIM

Mercedes-Benz B Serisi, herhangi bir sportiflik ve/veya ilgi çekme iddiası bulunmayan, sade ve modern tasarıma sahip bir kompakt MPV olarak dikkat çekiyor. Büyük ön ve yan camlar hem iç mekanı ferah kılma hem de sürücünün görüş açılarını genişletme konusunda başarılı. 4359 mm uzunluğa, 1786 mm genişliğe ve 1557 mm yüksekliğe sahip olan otomobilin dingil mesafesi 2699 mm. Bu da arka koltuk sırasında yeterli bir diz mesafesini mümkün kılıyor. Ancak yüksek şaft tüneli çıkıntısı nedeniyle ortada oturan kişinin ayak koyacak yeri çok kısıtlı. B 180 CDI 7G-DCT'nin bagaj hacmi ise, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 488-1547 lt arasında değişiyor.

KALİTELİ KOKPİT

Otomobilin kokpiti, bir Premium otomobilden beklendiği üzere yüksek kalitede malzeme ve işçiliğe sahip. Gösterge tabloları sade tasarımlı ve kolay okunan bir yapıya sahip. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Otomobil, bardaklık konusunda çok cömert olmasa da, eşya gözü konusunda sorun bulunmuyor. Vites kolunun direksiyon simidinde olması ve araçta elektronik park freni bulunması, orta konsolda yerden tasarruf etmeyi



“Kokpitte premium otomobillerden beklenen kalite mevcut. Göstergeler kolay takip ediliyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş.”



mümkün kılmış. Açık renkli yapısıyla göze hoş gelen koltuklar rahat ve konforlu.

YENİ SEÇENEK

B 180 CDI 7G-DCT olarak adlandırılan bu yeni seçenekte, 1.5 litrelik turbo dizel Renault motoru ve 7 ileri çift kavramalı Mercedes-Benz otomatik şanzımanı bulunuyor. 109 HP güç

ve 1750-2500 d/d aralığında 260 Nm tork üreten motorun 7G-DCT ile birlikteliği, 1465 kg boş ağırlığa sahip otomobile 190 km/s'lik maksimum hız ve 11.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Ortalama yakıt tüketimi 4.1-4.4 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 107-115 g/km arasında. Test kullanımda İstanbul'da ortalama 4.9 lt/100

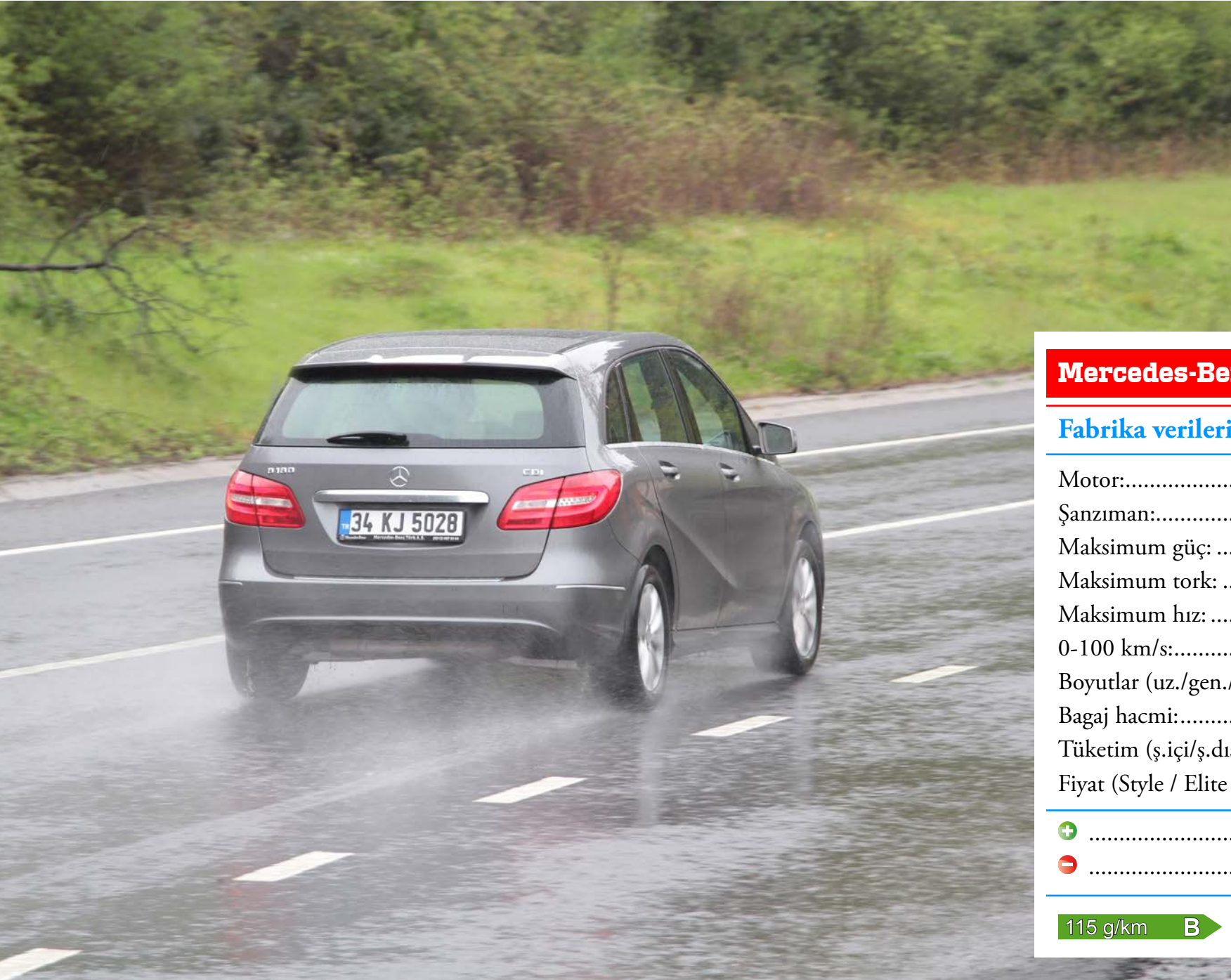


km motorin tükettik. “Manuel”, “Ekonomi” ve “Spor” modları bulunan şanzıman motorla uyumlu çalışıyor. Ancak DSG kadar hızlı ve kararlı vites değiştiremiyor. Motor da, alıştığımız Mercedes-Benz motorlarından daha gürültülü çalışıyor. Süspansiyon sistemi yeterli konforu sunuyor, ancak yol tutuş kaygısıyla tatlı-sert bir yapıda olduğunu da belli ediyor. Mercedes-Benz müşterilerinin merakla bekledikleri bu motor-şanzıman kombinasyonu beklentileri karşılıyor. Eğer otomobilin boş ağırlığı yüksek olmasaydı, bizce daha iyi sonuçlar alınabilirdi. Her ne kadar durma mesafesini ölçmemiş olsak da, fren hissinin iyi ve frenlemenin güvenli olduğunu söyleyebiliriz.

BAZ FİYATI 106.100 TL

B 180 CDI 7G-DCT, Türkiye’de Style, Elite ve Sport adlı donanımlarla satılıyor. Bu modellerin baz fiyatları ise sırasıyla 106.100 TL, 114.100 ve 117.100 TL. Premium sınıfta bir kompakt MPV arayışında olanlara, bu yeni seçeneği incelemelerinde fayda olacağını söyleyebiliriz.





Mercedes-Benz B 180 CDI 7G-DCT

Fabrika verileri

Motor:	1462 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik (7G-DCT)
Maksimum güç:	109 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4359 / 1786 / 1557 mm
Bagaj hacmi:	488-1547 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	5.1 / 4.0 / 4.4 lt/100 km
Fiyat (Style / Elite / Sport):	106.100 TL / 114.100 / 117.100 TL

+	Tüketim, emisyon, kaliteli iç mekan
-	Boş ağırlık fazla

115 g/km **B**

Opel Zafira Tourer

Kardeşi Meriva ile birlikte, yeni 1.6 CDTi turbo dizel motorun yer verildiği ilk modellerden olan Zafira Tourer, 7 kişilik iç mekanı ve işlevsel özellikleriyle dikkat çekiyor.



A

İman üretici Opel'in kompakt MPV modeli Zafira Tourer, bu ayki sayımıza üst donanım seçeneği olan Enjoy Active Prestij versiyonuyla katıldı.

ELİ GÜÇLENDİ

Ekim 2012 tarihli e-otodergi'de 2.0 CDTi Active Select (otomatik) versiyonunun sürüş izlenimini yayınladığımız Zafira Tourer; 1.4 turbo benzinli 140 HP (manuel ve otomatik seçenekli) ve 2.0 CDTi 165 HP Otomatik versiyonlarının yanına yeni 1.6 CDTi motorlu versiyonu ekledi. 1.7 CDTi motorun yerini alan ve Opel müşterilerinin uzun zamandır bekledikleri bu yeni motor, tıpkı Meriva ve Astra gibi Zafira Tourer modelinin de elini güçlendirdi.



BEKLENEN MOTOR

Opel tarafından bağımsız olarak geliştirildiği belirtilen yeni 1.6 litrelik turbo dizel motor, ürettiği 136 HP güçle (bu kategorinin en güçlüsü) dikkat çekiyor. Motorun 2000 d/d'de ürettiği 320 Nm'lik maksimum tork da yabana atılır gibi değil. 1626 kg gibi yüksek bir boş ağırlığa sahip Zafira Tourer'ı fabrika verilerine göre 193 km/s maksimum hıza ve 11.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıran motor, şu an için sadece manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 6 ileri vitesli manuel şanzımanın yanı sıra 2015'te 6 ileri tork konvertörlü otomatik şanzımanın da sunulacağı bilgisi veriliyor. 7 kişilik otomobilin ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 4.1 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 109 g/km. Biz test kullanımlarımız boyunca İstanbul'da ortalama 6.0 lt/100 km'lik (fabrika verisinden oldukça farklı) bir tüketim elde ettik. Ama bunu elde ederken, test amaçlı olarak, ani hızlanmalar ve frenlemeler gerçekleştirdiğimizi ve bazen de, standart olarak sunulan Start&Stop sistemini kapadığımızı belirtelim. Dikkatli bir kullanımla, 4.7-4.8 lt/100 km'lik tüketimler yakalanacaktır.



“ 7 kişilik bir kompakt MPV olan Zafira Tourer'ın iç mekanı işlevselliğiyle övgüyü hak ediyor. Eşya gözü sayısı hayli fazla. ”





İŞLEVSEL KOKPİT

7 kişilik otomobilin (son sıra çocuklar için) iç mekanı birçok kapaklı-kapaksız, irili-ufaklı eşya gözüyle son derece işlevsel. Bardaklık konusunda da cömert olan Zafira Tourer, kolay ulaşımınla çakmak, aux ve usb girişleriyle de övgüyü hak ediyor. Koltuklar rahat ancak yan yükseltmeleri yetersiz. Malzeme ve işçilik kalitesi iyi. Gösterge birimleri rahat okunuyor, ön konsoldaki birçok irili-ufaklı kumanda birimi ise günümüzün sadelik anlayışından hayli uzak bir görüntü çiziyor. Buna rağmen bu birimlerin kullanımının kolay olduğunu belirtelim. 2760 mm'lik dingil mesafesine sahip otomobilin ikinci sırasındaki koltukların diz, baş ve omuz mesafeleri iyi. Üçüncü sırada çocukların oturması daha uygun olacaktır. Bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 152-1792 lt arasında değişiklik gösteriyor.



BAZ FİYATI 83.773 TL

Zafira Tourer 1.6 CDTi, Türkiye’de Enjoy ve Enjoy Active Prestij olmak üzere iki donanım ile satılıyor. Bunların fiyatları sırasıyla 83.773 TL ve 89.274 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz Enjoy Active Prestij versiyonu, zengin güvenlik ve konfor donanımıyla dikkat çekiyor. Ancak çeşitli ekstra paketler satın alarak daha üst seviyede bir Zafira Tourer yaratmak da mümkün.



“ Otomobilin ikinci sıradaki koltukları yetişkinler için yeterli diz, baş ve omuz mesafeleri sunarken üçüncü sıradaki iki koltukta sadece çocuklar rahat edebilir. Bagaj hacmi 152 ile 1792 litre arasında değişiyor. ”





Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi

Fabrika verileri

Motor:.....	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:.....	6 ileri manuel
Maksimum güç:	136 HP @ 3500-4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	193 km/s
0-100 km/s:.....	11.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4656 / 1884 / 1685 mm
Bagaj hacmi:.....	152-1792 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):.....	4.6 / 3.8 / 4.1 lt/100 km
Fiyat (Enjoy / Enjoy Active Prestij):.....	83.773 TL / 89.274 TL

- + Tüketim, emisyon, işlevsel iç mekan
- Boş ağırlık, otomatik şanzıman seçeneği yok

109 g/km **B**

Seat Leon Sport Tourer

Station karoserli Seat Leon ST; dizel otomatik kombinasyonu, işlevsel iç mekanı ve büyük bagajıyla öne çıkıyor.



Seat'ı kompakt sınıfta temsil eden Leon'un 5 kapılı hatchback ve 3 kapılı SC modellerinden sonra, üçüncü gövde seçeneği olan 5 kapılı Sport Tourer da satışa sunuldu. 1.6 TDI motor ve DSG şanzıman kombinasyonuna sahip Leon ST'yi e-otodergi'ye konuk ettik.

SPORTİF STATION

Seat Leon ST, açılımıyla Sport Tourer, adının hakkını veren bir biçimde, son derece sportif bir tasarıma sahip. Bir başka deyişle, son dönemdeki birçok station karoserli otomobil gibi, hantal görünümünden çok uzak. Full led ön farlar ve led stop lambaları, onu özellikle gece sürüşlerinde daha çekici kılıyor. Üçgen tasarımlı led gündüz farları da otomobilin öne çıkan özellikleri arasında yer alıyor. 4535 mm'lik uzunluğun 2636 mm'lik kısmı dingil



mesafesinden oluşuyor. Bu da iç mekanda yeterli diz mesafesinin sunulmasını sağlıyor. Ancak Leon ST'nin öne çıkan özelliği bagaj hacmi. Otomobil, kullanıcısına 587 litrelik büyük bir bagaj hacmi sunuyor. Arka koltuklar bagajın iç kenarlarındaki kolcuklar sayesinde kolayca öne yatırıldığında elde edilen yükleme alanı ise 1470 litre.



İŞLEVSEL KOKPİT

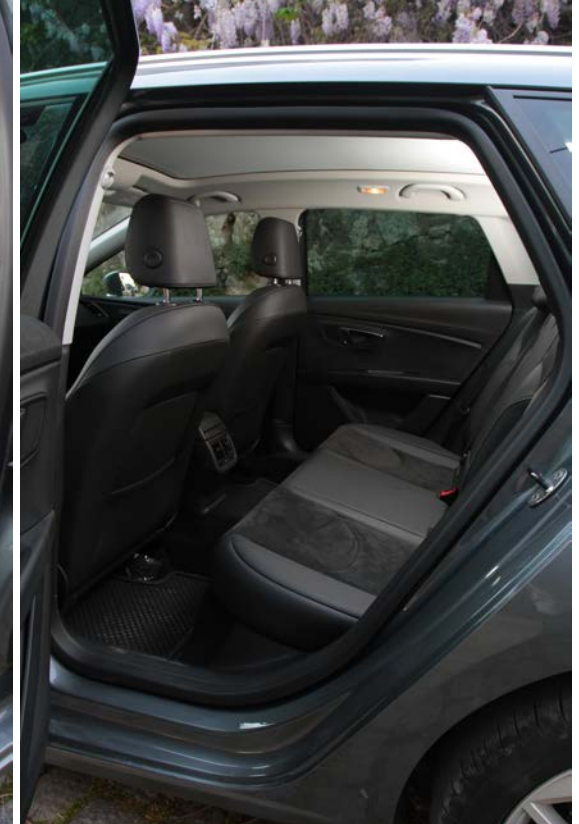
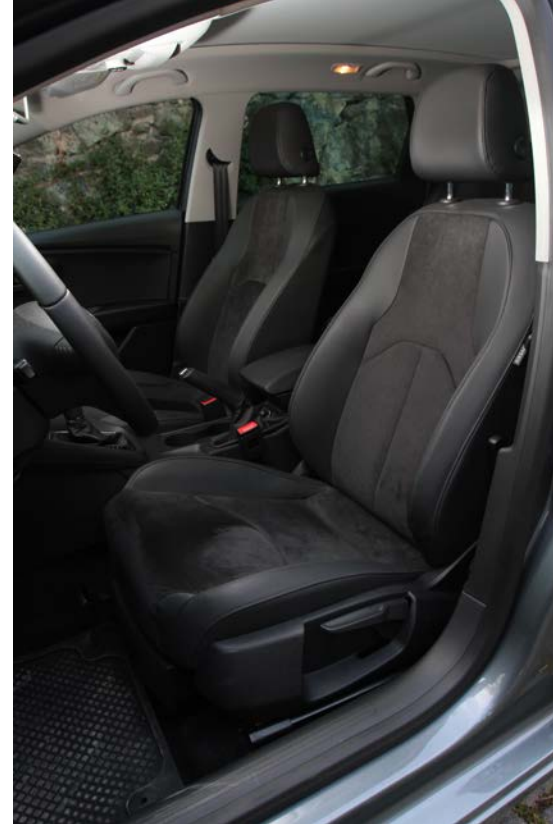
Otomobilin iç mekanı, Leon ailesinin diğer üyeleriyle aynı. Sade, anlaşılır ve kolay kullanımlı göstergeler ve kumanda birimlerinden oluşan kokpitte eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun bulunmuyor. Dokunmatik renkli ekran, radyo, medya, navigasyon, araç ayarları gibi birçok fonksiyona ev sahipliği yapıyor ve kullanımı zevkli. Büyük boyutlu panoramik cam tavan iç mekanı ferah kılıyor. Malzeme kalitesi ve işçilik seviyesi yeterli. Test aracının yarı deri, yarı süet koltukları hem şık hem de rahattı.

BİLİNE İKİLİ

Volkswagen Grubu'nun birçok modelinden tanıdığımız 1.6 TDI motor ve DSG şanzıman ikilisi bu modelde de karşımıza çıkıyor. 105 HP güç üreten motorun maksimum torku 1500 d/d'de 250 Nm. Düşük devirde alınan maksimum tork, performansa olumlu katkı sağlıyor. 7 ileri DSG (çift kavramalı otomatik



“ Cam tavan,
kokpiti aydınlık
kılıyor. Renkli
ve dokunmatik
ekran işlevsel.
Yarı deri, yarı
süet koltuklar
rahat ve şık. ”



şanzıman), motorla uyumlu çalışmasının yanı sıra hızlı ve sarsıntısız vites değişimleriyle övgüyü hak ediyor. 1276 kg boş ağırlığa sahip otomobilin maksimum hızı fabrika verilerine göre 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11 saniye. Bu motor-şanzıman ikilisinin öne çıktığı konulardan biri ise tüketim ve salım. Leon ST 1.6 TDI DSG'nin ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 3.9 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 102 g/km. Bu iki değer

de hayli düşük. Bizim test süremiz boyunca İstanbul'da elde ettiğimiz ortalama tüketim ise 4.8 lt/100 km olarak gerçekleşti. Otomobilin standart donanımında yer alan Start&Stop sisteminin, özellikle şehir içindeki dur-kalk trafikte tüketimi düşürdüğünü de ekleyelim. Üç kollu sportif direksiyonun tepkileri başarılı. Görüş açıları geniş. Fren hissiyatı da iyi. Yol tutuş konusunda da bir sorun bulunmuyor.





BAZ FİYATI 75.00 TL

Leon ST, HB kardeşinden 4000 TL daha yüksek bir fiyata sahip. Bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 TDI DSG'nin baz fiyatı ise 75.000 TL. Leon Sport Tourer, Volkswagen Grubu'nun altyapı ve teknolojisine sahip, sportif bir kompakt station arayanların gözden geçirmeleri gereken seçeneklerden biri.

Seat Leon Sport Tourer 1.6 TDI DSG

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	7 ileri DSG (Çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç:	105 HP@ 3000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4535 / 1816 / 1454 mm
Bagaj hacmi:	587-1470 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	4.6 / 3.5 / 3.9 lt/100 km
Baz fiyat:	75.000 TL

+	Tüketim, tasarım, DSG konforu, bagaj hacmi
-	Fiyat

102 g/km B

Volkswagen Caddy Team

Volkswagen Ticari Araç'ın başarılı modeli Caddy, Kombi gövde tipinde Team adı verilen giriş modeline kavuştu.





Güncel görünümüne 2011 yılında kavuşan Volkswagen Caddy, ürün gamına eklenen yeni versiyonlarla canlı tutuluyor. Volkswagen'ın Türkiye distribütörü Doğu Otomotiv, Mart ayında satışa sunulan Caddy Team modelinde, müşterilere diğer Caddy modellerinden daha uygun bir fiyat teklif ediyor.

YENİ GİRİŞ MODELİ

Bilindiği Caddy ürün gamında Maxi ve Kombi olmak üzere iki gövde tipi bulunuyor. Bunlardan binek amaçlı kullanılan Kombi versiyonunda yeni baz model Caddy Team oldu. 5 ileri manuel şanzımanla 55.630 TL, 7 ileri DSG şanzımanla ise 61.640 TL fiyata sahip olan araç, Kombi gövde tipinde en uygun fiyatlı Caddy olarak göze çarpıyor.



DONANIMI YETERLİ

Caddy Team kardeşlerinden daha düşük bir donanım seviyesine sahip olmasına karşın, kullanımımız süresince de şahit olduğumuz üzere yeterli ekipmanı sunuyor. ABS, ESP, BAS (Fren Yardımcısı), ASR (Anti patinaj sistemi), EBC (Motor fren sistemi), yokuş yukarı kalkış sistemi gibi birçok elektronik sürüş destek sisteminin yanı sıra çift hava yastığı bulunan araçta, konfora yönelik donanım da unutulmamış. Türk kullanıcılara özel olarak

geliştirildiği belirtilen Caddy Team'de; gündüz farları, otomatik yanan farlar, yağmur sensörlü silecekler, otomatik kararan iç dikiz aynası, gövde renkli tamponlar, özel koltuk kumaşı ve Eve Geliş Aydınlatma Sistemi standart olarak sunuluyor.

1.6 TDI DSG

Otomobilde Volkswagen Grubu'nun birçok modelinde kullanılan bir ikiliye yer verilmiş: 1.6 litrelik TDI turbo dizel motor ve 7 ileri çift

“ Team donanımında otomatik far fonksiyonu bulunuyor. Sade tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. Yol bilgisayarı ayrıntılı bilgi veriyor. ”

kavramalı otomatik şanzıman DSG. Bu ikili, yeterli performans ile düşük yakıt tüketimini bir arada sunmayı başarıyor. Fabrika verilerine göre 5.7 lt/100 km olan ortalama tüketim, bizim 354 km'lik, 8 saat 22 dakikalık, ortalama 42 km/s'lik toplam kullanımımızda 5.9 lt/100 km olarak gerçekleşti. Maksimum 102 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 1500-2500 d/d aralığında 250 Nm. Fabrika verilerine göre maksimum 168 km/s'ye ulaşan aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 13 saniye. 7 ileri DSG şanzıman motorla uyum içerisinde çalışıyor ve hızlı vites değişimleriyle övgüyü hak ediyor. 750 litreden başlayıp 3030 litreye kadar ulaşabilen bagaj hacmi ise aracın öne çıkan özelliklerinden bir diğeri. Makaslı arka süspansiyon sistemi ise, arka koltukta yolculuk edenlerin konforunu olumsuz yönde etkiliyor.

FİYATI 61.640 TL

Caddy Team, sadece 1.6 TDI motorla satılıyor. Manuel şanzımanlı modelin fiyatı 55.630 TL, bu sayfalarda gördüğünüz DSG şanzımanlı versiyonun fiyatı ise 61.640 TL. Caddy almayı düşünüp sınırlı bütçeye sahip olanlar, bu yeni baz modeli incelemeliler.





Volkswagen Caddy Team 1.6 TDI DSG

Fabrika verileri

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....7 ileri DSG (Çift kavramalı otomatik)
 Maksimum güç:102 HP @ 4400 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız:168 km/s
 0-100 km/s:..... 13.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4406 / 1794 / 1856 mm
 Bagaj hacmi:.....750-2852-3030 lt
 Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):..... 6.5 / 5.2 / 5.7 lt/100 km
 Fiyat:61.640 TL

+Tüketim, DSG konforu, bagaj hacmi, işlevsellik
 - Makaslı arka süspansiyon

137 g/km

C





Türkiye’de Renault Symbol olarak satılan yeni Dacia Logan modelinin station gövdeli kardeşi olan Logan MCV, bu kez 1.5 dCi motor seçeneğiyle konuğumuz oldu.



eni Dacia Logan MCV modelini Mart 2014 sayımızda 1.2 16V benzinli motor seçeneğiyle konuk etmiştik. Logan MCV, bu sayımızda 1.5 dCi dizel versiyonuyla karşınızda.

DEVASA BAGAJ

Yeni Logan MCV, B segmentinde (küçük sınıf) yer alan station karoserli bir otomobil. Binek otomobil ruhsatlı aracın uzunluğu 4492 mm, genişliği 1733 mm, yüksekliği 1519 mm (tavan barlarıyla 1550 mm), dingil mesafesi ise 2634 mm. 1.5 dCi motorlu Logan MCV'nin sürücü dahil ağırlığı ise 1165 kg. Bu otomobili satın alacak kişileri ilgilendiren detay ise bagaj hacminde saklı: Sınıf lideri olduğu belirtilen bagajın kapasitesi 573 litre.





Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1518 litreye kadar çıkıyor. Ön koltuk sırtlığı katlandığında 2.7 metre uzunluğundaki yüklerin taşınmasına olanak sağlayan otomobilin iç mekanı, yeni Renault Symbol ile aynı.

CİMRİ MOTOR

Test aracımızda yer alan 1.5 litrelik dizel motor, 75 HP güç ve 1750 d/d'de 200 Nm tork üretiyor. Performans bakımından vasat bir tablo çizen (0-100 km/s hızlanma 14.8 saniye) motorun öne çıktığı konu ise tüketim. Fabrika verilerine göre 3.9 lt/100 km motorin tüketen otomobilin karbondioksit salımı ise 103 g/km. Tam dolu depoyla kullanıma başladığım otomobili, İstanbul'da 375 km mesafe kat ettikten sonra 3/4 depo yakıtla teslim etmem, size çok şey anlatıyordur diye düşünüyorum. Yol bilgisayarı bulunmayan otomobilde, bu kez bu tür bir tüketim verisi vermiş olayım. 5 ileri manuel şanzıman, özellikle geri vitese



geçirirken zaman zaman takılsa da, önemli bir rahatsızlık yaşatmıyor. Yol tutuş konusunda sınırların zorlanmaması gereken otomobilde sürücü havayastığı, ABS, AFU, ESP ve ASR gibi güvenlik donanımı standart olarak sunuluyor.

TEK DONANIM

Yeni Logan MCV, Türkiye’de sadece Ambiance donanımıyla satılıyor. Bir hayli sınırlı olan bu donanımın üzerine metalik boya (600 TL), tavan barları (800 TL), klima (2500 TL), ön yolcu havayastığı (600 TL), 7 inç’lik renkli ve dokunmatik ekrana sahip Media Nav multimedya sistemi (2300 TL) ve stepne (350 TL) satın alınabiliyor. Test aracımızda bulunan





“ Logan MCV’nin bagaj hacmi 573 litreyle sınıf lideri. Arka koltuklar öne katlanınca bu hacim 1518 litreye çıkıyor. ”

tüm bu ekstra donanımların toplamı ise 7150 TL tutuyor.

BAZ FİYATI 39.450 TL

Hem bireysel hem de profesyonel olarak kullanılacak bir binek otomobil olan yeni Logan MCV; uygun fiyatlı, geniş iç mekânlı ve büyük bagajlı bir station otomobil satın almayı düşünenler ve önceliği yüksek performans ve zengin donanım olmayanlar tarafından gözden geçirilmeli.





Dacia Logan MCV 1.5 dCi 75 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	75 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	164 km/s
0-100 km/s:	14.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4492 / 1733 / 1519 mm
Bagaj hacmi:	573-1518 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	4.4 / 3.7 / 3.9 lt/100 km
Baz fiyat / Test aracı:	39.450 TL / 46.600 TL

+	Fiyat, tüketim, emisyon, bagaj hacmi
-	Performans, malzeme kalitesi, donanım

103 g/km **B**

Volkswagen Amarok Canyon

Nisan ayında satışa sunulan Amarok Canyon, zengin donanımı ve bu modele özel gövde eklentileriyle dikkat çekiyor.



Volkswagen'in ilk pick-up modeli olan Amarok'un ürün gamı, Nisan ayında satışa sunulan Canyon adlı versiyonla genişledi.

Bakır turuncusu rengiyle dikkat çeken ve hem tasarım hem de donanım bakımından farklılıklar içeren Amarok Canyon'u sayfalarımıza konuk ettik.

İLK VE TEK

Bildiğiniz gibi Amarok, Alman üretici Volkswagen'in ilk ve şu anki tek pick-up modeli. Önden bakıldığında, markanın SUV modellerine benzeyen şık bir görünüm sunan aracın uzunluğu 5254 mm, genişliği 1954 mm, yüksekliği ise 1834 mm. 3095 mm gibi hayli uzun bir dingil mesafesi bulunan Amarok Canyon'un yerden yüksekliği 203 mm. 2128 kg boş ağırlığa sahip olan araç, kullanıcısına 692 kg taşıma kapasitesi sunuyor. Amarok'un 2,52 metrekarelik yükleme alanının uzunluğu ise 1555 mm. Yük taşıma amacıyla geliştirilen





bir model olan Amarok, Canyon modelinde sunduğu görünüm ve donanım ile, her ne kadar şehir içindeki kullanımı boyutları dolayısıyla zor olsa da, SUV'ları aratmıyor.

NELERİ FARKLI?

Daha önce Amarok modelini kullanmış ve yayınlamıştık. Peki, Amarok Canyon'un kardeşlerinden farkı ne? Amarok Canyon'da; özel Canyon koltuk kumaşı, ısıtılabilir sürücü ve yolcu koltukları, ısıtılabilir silecek başlıkları gibi özellikler standart olarak yer alıyor. Canyon'da





ayrıca gövde rengi ön tampon ve yan aynalar ile Canyon tampon kiti, sportif roll bar ve parlak siyah yan basamak da dikkat çekiyor. Araçta ön sis farları, karartılmış arka farlar ve Canyon'a özel 17 inç alüminyum alaşımlı jantlar gibi sportif tasarım öğeleri de standart olarak sunuluyor.

SÜREKLİ DÖRT ÇEKER

Amarok Canyon'da, 2.0 litrelik, 4 silindirli, çift turbolu dizel motor bulunuyor. Bu motoru manuel ya da otomatik şanzımanla satın almak mümkün. Test aracımızda 8 ileri otomatik

şanzıman bulunuyordu. Sürekli 4 tekerlekten çekiş özelliğine (4Motion) sahip araçta, opsiyonel olarak mekanik arka diferansiyel kilidi satın alınabiliyor (1545 TL). 180 HP güç ve 420 Nm tork üreten motor, şanzımanla uyum içerisinde çalışıyor ve bu devasa aracı çekmekte zorlanmıyor. Amarok Canyon'un broşürlerinde 0-100 km/s hızlanma verisi bulunmuyor. Aracın fabrika verisi maksimum hızı ise 179 km/s. Ortalama 8.2 lt/100 km motorin tükettiği belirtilen araç, sınıfından tek olan 8 ileri otomatik şanzımanıyla konforlu bir sürüş sağlıyor.

“ Sürekli dört tekerlekten çekişli (4Motion) Amarok Canyon'da, opsiyonel olarak mekanik arka diferansiyel kilidi satın alınabiliyor. ”

BAZ FİYATI 95.730 TL

Nisan ayında Türkiye yollarına çıkan ve en zengin donanımlı Amarok modeli olan Canyon, manuel şanzımanla 95.730 TL'lik etikete sahip. Aracın otomatik şanzımanlı versiyonunun fiyatı ise 103.070 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz aracın bakır turuncusu rengi, metalik renkler arasında yer alıyor ve fiyatı 815 TL. Amarok Canyon, SUV görünümlü ve zengin donanımlı bir pick-up isteyenlerin gözden geçirmeleri gereken bir seçenek.



Volkswagen Amarok Canyon 2.0 BiTDI Otomatik 4Motion

Fabrika verileri

Motor:.....1968 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel
Şanzıman:.....8 ileri otomatik
Maksimum güç:180 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:420 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:179 km/s
Boyutlar (uz./gen./yük.):5254 / 1954 / 1834 mm
Taşıma kapasitesi:692 kg
Yükleme alanı / Yüklem alanı uzunluğu: .2,52 metrekare / 155 mm
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):.....10.0 / 7.2 / 8.2 lt/100 km
Fiyat (Manuel / Otomatik):.....95.730 TL / 103.070 TL

+Tasarım, güçlü motor, otomatik konforu
-Şehir içinde kullanımı pratik değil, emisyon

215 g/km

F



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi