MAYIS 2017 SAYI: 105

www.e-otoderg i.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ

Kapak konusu

HONDA NSX

IBIZA 1.0 TSI - 520d - GOLF 1.4 TSI DSG - C-MAX AT - LEON 1.4 ecoTSI - MEGANE SEDAN 1.2 TCe EDC - i30 1.6 CRDi DCT

emre@e-otodergi.com
www.twitter.com/Emre_Anamur
Emre Anamur

Metro, metrobüs, otobüs, minibüs, dolmuş ve diğerleri

Başlıkta saydığım araçların ortak özellikleri, gerek şehir içinde, gerekse şehir dışında toplu taşımada kullanılıyor olmaları. Bir diğer ortak özellikleri ise, bazılarının böyle bir düzeneğe sahip olmamasından, bazılarının ise yolcuların bilinçsizliğinden dolayı emniyet kemeri takılmayan araçlar olması. Metro ve metrobüs gibi araçlarda zaten emniyet kemeri bulunmuyor. Otobüs, minibüs, dolmuş gibi diğer araçlarda ise yasal olarak emniyet kemeri bulundurmak zorunlu ama ne bir polis kontrolü var ne de yolcular bilinçli. Kısacası, toplu taşımacılıkta emniyet kemeri takılmıyor. Takılmayınca da hayatınız, hiç tanımadığınız, ehliyeti olup olmadığını bile bilmediğiniz, belki alkollü, belki de uykusuz bir sürücünün ellerinde ve bakımının yapılıp yapılmadığını bilmediğiniz bir aracın teknik yeterliliğine kalmış oluyor. Bu ne kadar rahatsız edici bir durum değil mi? Taksiye bindiğinizde sürücü sizi emniyet kemeri takarken gördüğünde nasıl bir bakış atar bilirsiniz. Sanki suç işliyormuşsunuz gibidir o bakış. Halbuki hem kendinizi hem de eğer arkasında oturuyorsanız onu korumak için akıyorsunuzdur. Çünkü bir kaza anında arka koltuktan öne fırlayıp onun da ölmesine ya da yaralanmasına yol açarsınız. Otobüs kazalarında da, emniyet kemeri takan kişilerin bile, takmayan kişilerin sert darbe şeklinde kendilerine çarpması sonucu öldüklerine tanık oluyoruz. Bu öyle bir şey ki, bir araca binen kişilerin tamamının kemer takması gerekiyor. Aksi halde, kemer takan bilinçli yolcular bile ölüm riskiyle karşı karşıya. Kaldı ki ben bu satırları, trafik polislerinin bile emniyet kemeri takmadıkları bir ülkede yazıyorum.

Geleneklerin yıkılması

Kabul etmek gerekir ki, otomobiller ulaşım ihtiyacı olduğu kadar, birer statü ve gösteriş sembolü. Örneğin bundan 20 yıl kadar önce otomotiv basınında MPV tarzı otomobillerin ne kadar değişken, ne kadar aile dostu oldukları yazılır, çizilir ve değişken, geniş iç hacimlerin ne kadar kullanışlı oldukları söylenirdi. Bu tip araçlar ülkemizde olmasa bile dünya çapında önemli satışlara ulaşıyorlardı. Sonra MPV tarzı otomobillerin popülaritesi azaldı. Aynı durum D segmenti sedan otomobillerin de başına geliyor desek yanlış olmaz... Bu sınıfta iş yapan modeller olmasına rağmen, genel olarak D segmenti sedanların varlığı azalıyor. Oysa ki bu otomobiller genel konfor ve tutunma gibi özelliklerle gayet başarılılar. Yeni trend ise ebadı fark etmeksizin SUV›lar. Bunların da birçoğu önden çekişli olarak tercih ediliyor. Önden çekişli SUV›ların savunması genelde "zaten ömrünün çoğunu asfaltta geçiriyor" benzeri cümleler oluyor. Peki, ömrünün çoğunu asfaltta geçirecek bir araç tercihinde neden ağırlık merkezi yüksek olan tercih edilir? Sonuçta ağırlık merkezi daha alçak olan otomobillerin, diğer değişkenler aynı kalmak şartıyla daha iyi yol tutacakları bir fizik kanunu olarak karşımızda duruyor. Devir değişiyor, tüketim alışkanlıkları ile birlikte beklentiler de değişiyor ve burada tercih nedeni, ihtiyaç, sürüş güvenliği ve sürüş zevkinden ziyade, havalı görünüm veya gösteriş olarak öne çıkıyor.

Mutlu bir ay dilerim.

tarik@e-otodergi.com
Tarık Akagün

HABERLER

05 Skoda Kodiaq

06 Hyundai Kona

10 YouTube Otomobil Yayıncılık kanalı

11 Rakamlarla otomotiv

12 Instagram'da otomotiv

13 Mart 2017 otomobil satışları

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

BİLGİLENDİRME

20 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

28 SEAT Ibiza 1.0 TSI Manuel

34 BMW 520d Otomatik

VİDEOLU TESTLER

41 Volkswagen Golf 1.4 TSI DSG

48 Ford C-Max 1.5 EcoBoost AT

KAPAK KONUSU

21 Honda NSX

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

55 SEAT Leon 1.4 EcoTSI DSG

61 Renault Megane Sedan 1.2 TCe EDC

67 Hyundai i30 1.6 CRDi DCT

YASAL UYARI

73 e-otodergi hakkında yasal uyarı

e-otodergi

MAYIS 2017 - SAYI 105

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

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

Grafik Tasarım
Design Adworks
iletisim@designadworks.com

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.

Tutkuları ateşleyen teknoloji.
Yeni Hyundai i30.
Keşfet >
HYUNDAI

Skoda Kodiaq satışa sunuldu

Skoda'nın SUV atağının en önemli adımı olan Kodiaq Türkiye'de satışa sunuldu. Markanın gerek yeni pazarlara gerekse daha geniş müşteri kitlesine ulaşmasında önemli bir rol oynayacak Kodiaq modeli 109.900 TL'den başlayan fiyatlarla bayilerdeki yerini aldı. Sınıfının standartlarını yeniden belirleyeceği iddia edilen Kodiaq, markanın tasarım dilinin SUV sınıfındaki yansıması durumunda. Skoda Kodiaq, 1.4 TSI benzinli ve 2.0 TDI dizel motorlarla satın alınabilecek. "Ambition", "Style" ve "Prestige" olmak üzere üç donanım seviyesine sahip Kodiaq, 125 HP ile 190 HP arasında değişen güç seçenekleri sunuyor. Tercihe göre 6 ileri manuel veya 6-7 ileri DSG otomatik şanzımanla satın alınabilen Kodiaq, aynı zamanda 2 çeker veya 4 çeker seçeneklerine de sahip. Standart olarak 5 koltuklu olarak sunulan büyük SUV modeli, opsiyonel olarak 7 kişilik kapasiteyle de satın alınabiliyor. Bununla birlikte Kodiaq, 4697 mm uzunluğuyla sınıfının en büyük bagaj hacmini sunuyor: 5 kişilik seçenekte 720 lt olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 2065 litreye yükseliyor.

Hyundai'den yeni küçük SUV: Kona

Hyundai'nin küçük sınıfta yer alacak yepyeni SUV modeli Kona'nın ilk teaser fotoğrafı yayınlandı. Hyundai Kona, markanın B segmentindeki ilk SUV modeli olarak öne çıkacak. Kona'nın, Hyundai'nin yeni tasarım kimliğini devam ettirirken, aynı zamanda ilerici karakterini de küçük SUV segmentinde eşsiz bir şekilde vurgulayacağı belirtiliyor. Hyundai'nin yeni bir aile kimliği olan basamaklı ızgara, yeni araçta da karşımıza çıkarken, etkileyici ve güçlü yapısıyla segmentine farklı bir bakış açısı ve alternatif getiriyor. Yeni nesil ikiz tip far, led farların üstünde konumlandırılmış led gündüz sürüş farlarıyla görsel etkiyi arttırıyor. Hyundai Kona, B-SUV segmenti için yeni standartlar belirleyecek. Çevik sürüş dinamikleri, müşteriler için daha iyi bir sürüş deneyimi sunarken ayrıca sürüş konforuna önem veren sürücüler için de daha iyi bir görüş açısı sunuluyor. Hyundai Kona, markanın B-SUV segmentine doğru, cesur bir hamlesini olarak nitelendiriliyor. Adını Hawaii'deki popüler tatil merkezi Kona'dan alan araç, aynı zamanda bölgenin yaşam biçimi özelliklerinin bir çoğunu yansıtıyor. Hyundai bu yeni modelle, crossover ve SUV modellerini genişleterek, tüm ihtiyaçlara anında cevap vermeyi hedefliyor. Hyundai, Kona'nın yanı sıra Creta, Tucson, Santa Fe ve Vera Cruz gibi oyuncularıyla, dünyanın birçok SUV pazarında etkin rol oynamaya devam ediyor.

HER GÜN GÜNCELLENEN
OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ

TEST
VİDEO
START
HABER

www.otomobil.com.tr

Skoda Karoq tanıtıldı

Çek üretici Skoda, Kodiaq ile başlattığı SUV atağına yeni bir halka daha ekliyor. Tamamen yeni bir model olan Skoda Karoq, markanın kompakt SUV sınıfındaki temsilcisi olarak model yelpazesinde yerini almaya hazırlanırken, 2018 yılının ilk çeyreğinden itibaren Türkiye pazarına sunulacak. Markanın yeni oluşturduğu SUV tasarım diline uygun olarak duygusal ve dinamik bir görünüm sunan Karoq, gerçek bir Skoda olduğunu, sunduğu iç mekan genişliği, yeni sürücü destek sistemleri, tamamen led teknolojisine sahip farları ve bir Skoda modelinde ilk kez kullanılan dijital gösterge paneli gibi özelliklerle ortaya koyuyor. Güçleri 115-190 HP arasında değişen ve dördü yeni toplamda beş motor seçeneği sunacak olan Karoq, yine tipik bir Skoda olarak, VarioFlex sistemli arka koltuklar, bagaj kapağının eller serbest şekilde açılabilmesine olanak sağlayan "sanal pedal" gibi işlevsel özellikleri bünyesinde barındıracak. Yeni Skoda Karoq'un, Türkiye pazarında özellikle 1.6 TDI 115 HP turbo dizel motor ve 7 ileri DSG çift kavramalı otomatik şanzıman kombinasyonuyla ilgi çekeceği tahmin ediliyor.

Toyota RAV4 Hybrid Türkiye yollarında

Toyota'nın en güçlü hibrit motoruna sahip modeli RAV4 Hybrid'in, yüksek performans ve düşük yakıt tüketimi ile D-SUV segmentinde yeni bir sayfa açtığı iddia ediliyor. İlk kez hibrit teknolojisiyle sunulan RAV4'ün; daha fazla gücü, daha sessiz bir sürüş deneyimini, yüksek konforu ve mükemmel bir sürüş keyfini bir arada toplamayı başardığı ifade ediliyor. İkisi elektrikli, biri ise 2.5 litrelik benzinli olmak üzere toplam üç motorun ürettiği 200 HP güçle Toyota'nın en güçlü hibrit modeli olan RAV4, 100 km'de ortalama 5.1 litrelik yakıt tüketimi sunuyor. 118 g/km gibi düşük bir karbondioksit salımına sahip olan RAV4 Hybrid, 0'dan 100 km/s hıza 8.3 saniyede çıkıyor. Dört tekerlekten çekişli RAV4 Hybrid, tercihe göre "Sport", "Eco" ve "Elektrikli" mod'larda kullanılabiliyor. Toyota'nın ilk hibrit SUV'u unvanını da taşıyan RAV4 Hybrid modeli, Türkiye'de hibrit araçlara getirilen ÖTV indirimiyle birlikte 173.700 TL baz fiyatla Toyota bayilerindeki yerini aldı.

i30'a Red Dot Tasarım Ödülü

Hyundai, geçtiğimiz aylarda satışa sunduğu Yeni i30 modeliyle özellikle Avrupa pazarındaki etkisini arttırmaya başladı. Ülkemizde de İstanbul Otomobil Fuarı'yla beraber, 75.950 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan yeni i30, Ocak ayında aldığı Pin Up ve IF Design Tasarım Ödülü'nden sonra Red Dot Design tarafından başka bir tasarım ödülünün sahibi daha oldu. Hyundai, gelişen tasarım felsefesi ve çeşitli modelleriyle, üst üste dördüncü yıl kazandığı bu ödül sayesinde, hem marka imajını hem de bilinirliğini arttırmış oluyor. Hyundai i30 ile birlikte markanın Azera modeli de 'Ürün Tasarımı' kategorisinde ödül alarak başarıyı iki katına çıkardı. IF Design ve IDEA Design'ın haricinde, dünyanın en saygın tasarım araştırma ve değerlendirme kuruluşu olarak tanınan Red Dot Ödülleri, uluslararası tasarım ödüllerinin en prestijli üç ödülünü oluşturuyor.

Volkswagen Caddy 1.0 TSI bayilerde

1.0 litrelik, 3 silindirli benzinli motora sahip Volkswagen Caddy 1.0 TSI 66.900 TL fiyatla Türkiye'de satışa sunuldu. 3 silindirli TSI motor 102 HP maksimum güç ve 1500-3000 d/d aralığında 175 Nm maksimum tork üretiyor. Fabrika verilerine göre ortalama 5.4 lt/100 km benzin tüketen VW Caddy 1.0 TSI modelinde Composition audio radyo, USB, Aux-in ve SD kart girişi, klimatik klima, yol bilgisayarı, hız sabitleyici, yükseklik-derinlik ayarlı servotronik, deri kaplı multi-fonksiyonel direksiyon ve yüksekliği ayarlanabilir sürücü koltuğu standart iç donanım ve konfor özellikleri olarak sunuluyor. Gövde rengi ön-arka tamponlar ve kapı kolları, gövde rengi ve elektrik kumandalı ısıtmalı yan aynaları, yükseklik ayarlı halojen farları, ön sis farları ve tek krom şeritli ön ızgara da standart donanıma dahil.

Yeni Peugeot 308 geliyor

Yeni Peugeot 308; markanın yeni ön tasarımını yansıtan ve "Aslan" logosuna ev sahipliği yapan dikey konumlu ön ızgara, dinamik tasarımlı motor kaputu ve tüm donanım seviyelerinde sunulan led gündüz farlarıyla modern bir dış tasarım sergiliyor. İç mekanı, yeni grafik efektleriyle 3 boyutlu uydu navigasyona ve tüm fonksiyonlarla kolay erişim sağlayan "kapasitif" dokunmatik ekrana sahip Peugeot i-Cockpit domine edecek. Yeni BlueHDi 130 S&S ve BlueHDi 180 S&S dizel motorlarla kombine edilen yeni 8 kademeli otomatik şanzıman en önemli yenilikler olarak öne çıkarken, hem hatchback hem de station wagon gövde seçenekleriyle üretilecek olan yeni Peugeot 308; "Access", "Active", "Allure", "GT Line", "GT" ve "GTi" olmak üzere altı farklı donanım seviyesine sahip olacak. Yeni Peugeot 308 ve Peugeot 308 SW Fransa'daki Sochaux fabrikasında üretiliyor.

Yeni Scania S Serisi ve R Serisi

Scania, yeni S Serisi ve R Serisi'ni İstanbul Park'ta düzenlediği test sürüşüyle tanıttı. 2 milyar Euro yatırım, 10 milyon kilometrenin üzerinde test sürüşü ve 40 adet kamyonun kullanıldığı çarpışma testleri sonucunda geliştirilen bu araçların fiyatı 115.000 Euro'dan başlıyor. Ayrıca 500 HP güç üreten, 13 litrelik motor da tanıtıldı. 6 silindirli, 13 litrelik motor ailesindeki diğer motor seçenekleri ise 370 HP, 410 HP, 450 HP güç üretiyor. V8 silindirli 16 litrelik motor ise 520 HP, 580 HP ve 720 HP'lik versiyonlara sahip.

Karsan Jest+ tanıtıldı

Kuruluşunun 50'nci yılını geride bırakan ve Bursa'da yer alan iki fabrikasında çağın mobilite ihtiyaçlarına uygun modern toplu taşıma ve ticari araç üretimi gerçekleştiren Karsan, ürün yelpazesinin amiral gemisi konumundaki Jest'i yeniledi. 2 yıl/sınırsız km garantisi sunarak iddiasını ortaya koyan Jest+, 130.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor. Birçok kaptanın Jest'e uyguladığı siyah zeminli far grubu ve radyatör ızgarası, Karsan Jest+'ya fabrika üretiminden itibaren adapte edilirken, yeni led gündüz farları modern görünüme katkıda bulunuyor. Daha büyük Karsan logosu ve öndeki Karsan yazısı da, Jest›e duyulan gururu gözler önüne seriyor. Ayrıca yolcular arasındaki tanınırlığı arttırmak adına arka bölümde de Karsan ve Jest+ yazıları büyütülürken, yine kaptanların bolca yaptığı cam altı çıta uygulaması, Jest+'da yerini alıyor. Tırmanma kabiliyeti yüzde 15 arttırılan Jest+, artan aks kapasitesiyle de dikkat çekiyor. Ayrıca aracın arka aksında artık bağımsız süspansiyon sistemine yer veriliyor.

DOD'dan 360 derece yaklaşım

DOD, Türkiye ikinci el otomobil pazarında bir ilki gerçekleştiriyor: 360 derece iç görünüm. DOD web sitesi ve mobil uygulaması üzerinden hayata geçirilen uygulamada, 360 derece araç içi görünüm özelliğiyle ikinci el otomobil satın almak isteyenlere, ilgilendikleri araçların içini çok daha detaylı inceleyebilme imkanı sunuluyor. Türkiye ikinci el otomobil pazarında bir ilk olan DOD 360 iç görünüm özelliğiyle internetten araç inceleme sürecine farklı bir boyut kazandırıldı. DOD dijital platform kullanıcıları, DOD stoklarından ilgilendikleri araçların içini "360 Derece İç Görünüm" butonuna tıklayarak, tüm detaylarıyla 360 derece inceleyebiliyor. Kullanıcılar böylelikle aracın içinde fiziki olarak bulunmadan, sanal olarak aracın içindeymiş gibi her detayı daha yakından görebiliyor ve farklı bir araç inceleme deneyimi yaşıyorlar.

YouTube'da e-otodergi

Bu sayfada, 4 Ağustos 2009 tarihinde açtığımız YouTube kanalımızdan güncel haberler ve videolar paylaşacağız. Aynı zamanda e-otodergi'nin de kurucu ortakları ve editörleri olan Emre Anamur ve Tarık Akagün tarafından yönetilen Otomobil Yayıncılık YouTube kanalının, 21 Mayıs saat 01:06 itibariyle 24.594 abonesi var. Kanaldaki videoların toplam görüntülenme rakamı ise 17.317.185. Son bir ay içinde kanalda yayınladığımız videolardan bazılarını sizlerle paylaşıyoruz. Eğer dergimizi okurken internete bağlıysanız, fotoğraflara tıklayıp bu videoları izleyebilirsiniz. Kanalımıza abone olmanızı dileriz.

Hazırlayan: Emre Anamur

Honda NSX

SEAT Ibiza

Volkswagen Golf

Hazırlayan: Emre Anamur

500.000

TÜYAP Fuarcılık ile Otomotiv Distribütörleri Derneği işbirliğinde organize edilen ve "Geleceğe Yakından Bakın" temasıyla 21-30 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilen İstanbul Autoshow 2017'yi 500.000'in üzerinde kişi ziyaret etti.

65

18-21 Mayıs tarihleri arasında Ankara Congresium'da düzenlenen Çikolata ve Kahve Festivali'nde sergilenen ve çikolatadan imal edilen Ford Kuga heykelinde 65 kg bitter çikolata ve 65 kg saf kakao kullanıldı.

7

Fransa'nın yeni Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron, önceki Fransa Cumhurbaşkanları gibi DS markasını tercih etti ve göreve geldikten sonra halkı DS 7 Crossback içinden selamladı.

26.950

TOKKDER Operasyonel Kiralama Sektör Raporu'na göre, Türkiye'de faaliyet gösteren operasyonel kiralama firmaları, 2017 yılının ilk çeyreğinde 26.950 adet araç satın aldı. Bu da aynı dönemde satılan sıfır kilometre araçların yüzde 23,2'sine denk geliyor.

1.000.000

2001 yılında yollara çıkan, VW Grubu bünyesinde faaliyet gösteren Çek üretici Skoda'nın amiral gemisi Superb modeli, 1.000.000 adetlik üretime ulaştı.

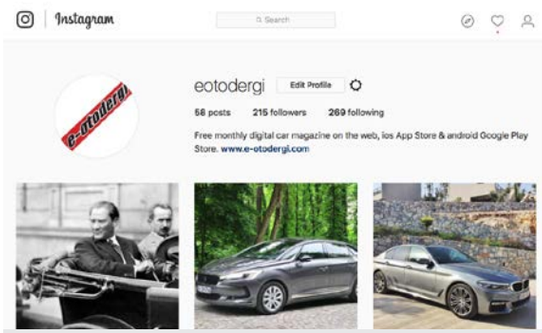
707

Dünyanın en güçlü ve hızlı SUV modeli olarak lanse edilen Jeep Grand Cherokee Trackhawk'ın 6.2 litrelik V8 motoru 707 HP maksimum güç üretiyor. Aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 3.5 saniye.

Instagram'da e-otodergi ve otomotiv

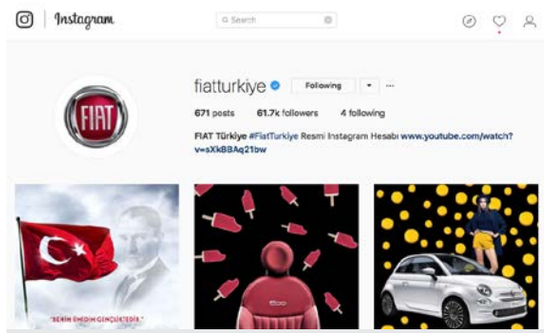
100'üncü sayımızda start verdiğimiz ve her ay yayınlayacağımız bu sayfada, hem kendi instagram hesabımızı hem de instagram'da hesapları bulunan otomotiv markalarını, sektör yetkililerini, otomotiv gazetecilerini ve öne çıkan otomotiv hesaplarını mercek altına alacağız. Ve elbette hepinizi, "eotodergi"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

Hazırlayan: Emre Anamur



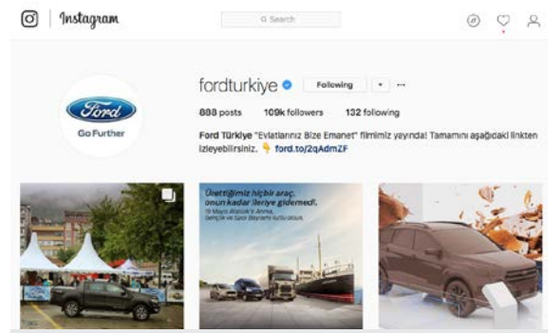
eotodergi

Kendi hesabımız hakkındaki gelişmeleri her ay sizlerle paylaşıyoruz. Şu ana kadar pek de aktif olarak kullanmadığımız instagram hesabımızda sadece 58 fotoğraf yayınlamışız. 21 Nisan saat 01:45 itibariyle 269 hesabı takip ediyoruz, 215 hesap da bizi takip ediyor. Hesabımızda yayınladığımız son üç fotoğrafta 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı kutlaması, DS 5 ve yeni BMW 520d yer alıyor.



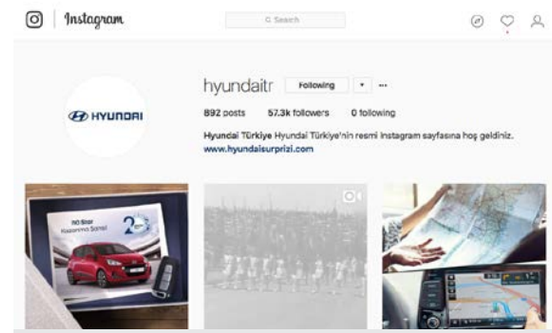
fiatturkiye

21 Mayıs saat 01:45 itibariyle, Fiat Türkiye'nin resmi instagram hesabından 871 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 61,7 bin kişi takip ediyor, Fiat Türkiye'nin takip ettiği hesap sayısı ise sadece 4. Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı kutlaması 1386 beğenme, Fiat 500 fotoğrafı 342 beğenme ve başka bir Fiat 500 fotoğrafı 411 beğenme.



fordturkiye

21 Mart saat 01:45 itibariyle, Ford Türkiye'nin resmi instagram hesabından 888 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 109 bin kişi takip ediyor, Ford Türkiye'nin takip ettiği hesap sayısı ise 132. Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: Ford Ranger fotoğrafı 742 beğenme, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı kutlaması 1632 beğenme ve Ford Kuga heykelinin fotoğrafı 1159 beğenme.



hyundaitr

Hyundai Türkiye'nin resmi instagram hesabından bugüne kadar 892 adet paylaşım yapılmış. Hesabı 57,3 bin kişi takip ediyor, Hyundai Türkiye ise kimseyi takip etmiyor. Hesapta en son paylaşılan üç gönderi ve beğenilme ya da görüntülenme rakamları ise şöyle: Hyundai i10 Star fotoğrafı 179 beğenme, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı kutlama videosu 1789 görüntülenme ve Hyundai i30 fotoğrafı 323 beğenme.

Satışlar yüzde 10 düşük seyrediyor

Otomobil satışlarındaki düşüş Nisan ayında da devam etti. Nisan ayında 17.486 adedi yerli üretim, 40.512 adedi ise ithal olmak üzere toplam 55.616 adet otomobil satıldı. Bir önceki yıla göre satışlarda yüzde 10.1 oranında azalma oldu.

Yazı: İsa Demir

Referandum geçmesine karşın otomobil satışlarındaki düşüş devam ediyor. Oysa herkes 16 Nisan'dan sonra ekonomik piyasanın daha iyi olacağı ve dolayısıyla satışların artacağı görüşüne sahipti. Mayıs ayının sonunda Ramazan ayının başlaması da satışları olumsuz etkileyebilir.

Yılın dördüncü ayında 17.486 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı biraz artarak yüzde 31.4 seviyesinde gerçekleşti. 5787 adetlik satışla Renault en çok satan yerli üretim marka olurken, 4700 adet satan Fiat ikinci, 2293 adet satan Hyundai ise üçüncü oldu.

Nisan ayında 40.512 adet ithal otomobil satıldı. Tablo kaldığı yerden devam ederek 6672 adet satışla Volkswagen markası lider oldu. Opel Nisan ayında da satışlarını arttırarak 3838 adetle ikinciliğini devam ettirdi. Dacia 3557 adetlik satışla üçüncü olurken, Ford 2902 adet satışla onun peşinden geldi.

Model sıralamasına gelince: Nisan ayında Fiat Egea Sedan modeli 3291 adet satışla birinci olurken, 2817 adetle Renault Megane Sedan ikinci, 2605 adetlik satışla Renault Clio HB üçüncü oldu. En çok satan ilk üç modelin de yerli üretim olması, Türkiye otomotiv sanayii açısından sevindirici. Ayrıca Avrupa ülkelerinde satışların iyi gitmesi de Türkiye'deki üreticilerin yüzünü güldürüyor.

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

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2016	2017	Aylık değişim (%)
Ocak	23.358	25.689	+ 9.9
Şubat	40.588	34.658	- 14.6
Mart	63.975	55.616	- 13.1
Nisan	65.618	57.998	- 12.0
4 aylık toplam	**193.539**	**173.961**	**- 10.1**

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Renault	5787	18.991
2	Fiat	4700	12.890
3	Hyundai	2293	6280
4	Toyota	1975	6429
5	Honda	1626	6495
6	Ford	1105	2121
Toplam		**17.486**	**53.206**

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Volkswagen	6672	21.363
2	Opel	3838	11.081
3	Dacia	3557	10.865
4	Ford	2902	8036
5	Renault	2879	8333
6	Peugeot	2604	7264
7	Nissan	2254	7010
8	Skoda	2144	5629
9	Mercedes-Benz	2106	5991
10	Hyundai	2003	7372
11	Audi	1673	4287
12	Citroen	1654	4695
13	SEAT	1583	3845
14	Kia	1097	2634
15	BMW	877	3693
16	Honda	618	1721
17	Toyota	427	1718
18	Volvo	340	940
19	Suzuki	206	688
20	Fiat	185	707
21	Jeep	184	561
22	Land Rover	175	385
23	Subaru	129	431
24	Mazda	100	339
25	MINI	80	298
26	Mitsubishi	45	166
27	Jaguar	36	75
28	Porsche	35	223
29	Alfa Romeo	27	146
30	SsangYong	27	89
31	Smart	19	48
32	DS	13	23
33	Lexus	11	36
34	Maserati	5	17
35	Infiniti	2	28
36	Aston Martin	2	8
37	Ferrari	1	5
38	Bentley	1	4
39	Lamborghini	1	1
Toplam		**40.512**	**120.755**

Hyundai i10 tek başına

A segmentinde satışlar düşük seviyede devam ediyor. Her zaman olduğu gibi tek yerli üretim A segmenti otomobil olan Hyundai i10 modeli, 115 adetlik satışla Nisan ayında da lider oldu. Onun ardından gelen dört marka da yurt dışından ithal ediliyor. 25 adetlik satışla Fiat 500 modeli ikinci, 13 adetle de Kia Picanto üçüncü oldu.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Hyundai i10	115	450
2	Fiat 500	25	66
3	Kia Picanto	13	28
4	Fiat Panda	12	40
5	Smart fortwo	4	14
A Segmenti toplam satış		170	
A Segmenti pazar payı		% 0,29	

Yerli malı yurdun malı

Mart ayında olduğu gibi Nisan ayında da bu segmentte en çok satan ilk iki modelin de yerli üretim olması sevindirici bir durum. Zaten bu segmentte başka yerli üretim model de yok. 2605 adetlik satışla Renault Clio HB lider olurken, 2072 adetle Hyundai i20 ikinci geldi. Volkswagen Polo ise 1855 adetlik satışla üçüncü oldu.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Renault Clio HB	2605	7876
2	Hyundai i20	2072	5552
3	Volkswagen Polo	1855	4712
4	Dacia Sandero	1236	4483
5	Opel Corsa	692	2067
6	Nissan Micra	544	1528
7	Ford Fiesta	493	1388
8	SEAT Ibiza	485	1041
9	Skoda Fabia	357	863
10	Citroen C3	292	871
B Segmenti-HB toplam satış		11.371	
B Segmenti-HB pazar payı-Şubat		% 19,6	

Sıralama aynı kaldı

Renault Symbol, Mart ayında tekrar liderlik koltuğuna yerleşmişti. Nisan ayında bu başarısını devam ettiren Symbol 1748 adetlik satışa ulaştı. Makyajlanan Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee modelleri Renault Symbol'ü takip ettiler. Skoda Rapid modeli ise 55 adette kaldı.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Renault Symbol	1748	4922
2	Peugeot 301	1388	4704
3	Citroen C-Elysee	1181	3260
4	Skoda Rapid	55	345
5	Suzuki Baleno	17	165
B Segmenti-Sedan toplam satış		4381	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 7,6	

VW Golf ara verdi

Yeni modeli piyasaya sunulan Volkswagen Golf'ün bu geçiş sırasında satışlarının düştüğünü görüyoruz. Ancak bir sonraki aydan itibaren eski satış performansına dönebilir. Öte yandan, eğer SEAT Leon biraz daha zorlasaydı Nisan ayında kendi segmentinde en fazla satan model olabilirdi.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Volkswagen Golf	952	4838
2	SEAT Leon	939	2331
3	Opel Astra HB	483	1978
4	Renault Megane HB	343	1070
5	Fiat Egea HB	275	1018
6	Mercedes-Benz A Serisi	269	528
7	Toyota Auris	225	932
8	Hyundai i30	169	508
9	Nissan Pulsar	164	517
10	Audi A3	160	526
C Segmenti-HB toplam satış		4812	
C Segmenti-HB pazar payı		% 8,3	

İlk iki model de yerli üretim

Mart ayında bu segmentte en fazla satan ilk üç model de yerli üretim kimliği taşırken, Nisan ayında ilk iki model yerli üretimden geldi. 3291 adetlik satışla Fiat Egea Sedan en çok satan otomobil oldu. 2817 adetlik satışla Renault Megane Sedan ikinci, 1996 adetle Opel Astra Sedan üçüncü oldu.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Fiat Egea Sedan	3291	8270
2	Renault Megane Sedan	2817	9633
3	Opel Astra Sedan	1996	4697
4	Ford Focus Sedan	1789	4952
5	Honda Civic Sedan	1626	6495
6	Toyota Corolla	1174	4404
7	Volkswagen Jetta	1080	3331
8	Skoda Octavia	1039	2424
9	Hyundai Accent Blue	822	3674
10	Audi A3 Sedan	516	1199
C Segmenti-Sedan toplam satış		17.958	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 31,0	

Volkswagen Passat tekrar arayı açtı

Volkswagen Passat 1000'li rakamı geçen tek model olarak dikkat çekerken, rakipleriyle arayı gittikçe açıyor. Kendisinden sonra gelen rakibinin üç katından fazla satan Passat, aynı zamanda kendisinden sonra gelen dört modelin toplamı kadar satarak ciddi bir başarıya imza atmış görünüyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Volkswagen Passat	1912	5588
2	Skoda Superb	593	1546
3	Mercedes-Benz C Serisi	565	2434
4	Opel Insignia	433	1432
5	Audi A4	378	1035
6	Renault Talisman	241	573
7	BMW 3 Serisi	188	765
8	Ford Mondeo	122	352
9	Volvo S60	84	309
10	Peugeot 508	39	156
D Segmenti-Sedan toplam satış		4567	
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 7,9	

1.6 lt motor başarıyı getirdi

Hem BMW 5 Serisi hem de Mercedes-Benz E Serisi yenilendi. Ancak son kararı yine ulaşabilir olmak belirliyor. Yani genel olarak benzer özellikler sunan iki otomobilden hangisi daha ucuzsa o daha çok satabiliyor. İşte Mercedes-Benz E Serisi de 1.6 litrelik motoru sayesinde yeni 5 Serisi'nden daha çok satıyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Mercedes-Benz E Serisi	668	1492
2	BMW 5 Serisi	278	1403
3	Audi A6	116	419
4	Volvo S90	67	185
5	Jaguar XF	0	2
E Segmenti-Sedan toplam satış		1171	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,0	

Kardeşinden daha başarılı

BMW 7 Serisi, kardeşi 5 Serisi'nden daha başarılı bir performans sergiledi. 36 adet satarak liderlik koltuğuna yerleşen BMW 7 Serisi'nin ardından 24 adet satan Mercedes-Benz S Serisi, 8 adet satan Mercedes-Benz CLS ve 2'şer adet satan Jaguar XJ ile Audi A8 modelleri geldi.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	BMW 7 Serisi	36	78
2	Mercedes-Benz S Sınıfı	24	81
3	Mercedes-Benz CLS	8	40
4	Jaguar XJ	2	5
5	Audi A8	2	5
F Segmenti toplam satış		88	
F Segmenti pazar payı		% 0,15	

Dacia Duster otomatiğe bağladı

Dacia Duster modeli, artık otomatik vitesin de avantajıyla liderlik koltuğunu kimseye bırakmayabilir. Uygun fiyatlı Duster, Nisan ayında 1606 adetle lider olurken, onun ardından 1050 adetlik satışla Nissan Qashqai geldi.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Dacia Duster	1606	4467
2	Nissan Qashqai	1050	3486
3	Volkswagen Tiguan	778	2575
4	Toyota C-HR	751	1834
5	Peugeot 3008	662	1214
6	Hyundai Tucson	654	1984
7	Honda CR-V	386	890
8	Renault Kadjar	320	1183
9	Ford Kuga	299	753
10	Nissan Juke	290	601
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			9221
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 15,9

Eskiye rağbet fazla

Yenilenmesine karşın Volvo XC60'nın güncel versiyonuna olan rağbet devam ediyor. Ağabeyi Volvo XC90'a benzeyen ancak daha sportif çizgiler taşıyan yeni Volvo XC60, piyasaya sunulduktan sonra başarısını daha da arttıracak gibi görünüyor. Mercedes-Benz GLC ve GLC Coupe de başarılı.

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

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Volvo XC60	95	159
2	Mercedes-Benz GLC	60	167
3	Audi Q5	43	76
4	Mercedes-Benz GLC Coupe	40	104
5	Land Rover Discovery Sport	34	74
6	Jaguar F-Pace	33	53
7	Range Rover Evoque	32	88
8	Porsche Macan	16	83
9	BMW X3	11	97
10	Volkswagen Touareg	6	22
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış		421	
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,72

Range Rover Sport lider

Mart ayında BMW X5 modeli birinci olurken, Nisan ayında Range Rover Sport modeli bayrağı devraldı ve 75 adetlik satışla liderlik koltuğuna yerleşti. BMW X5, 53 adetle ikinci olurken 40 adet satan Volvo XC90 üçüncü, 28 adet satan Jeep Grand Cherokee ise dördüncü geldi.

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

Sıra	Marka/Model	Nisan 2017	Ocak-Nisan 2017
1	Range Rover Sport	75	140
2	BMW X5	53	229
3	Volvo XC90	40	88
4	Jeep Grand Cherokee	28	62
5	Range Rover	18	60
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			277
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,47

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

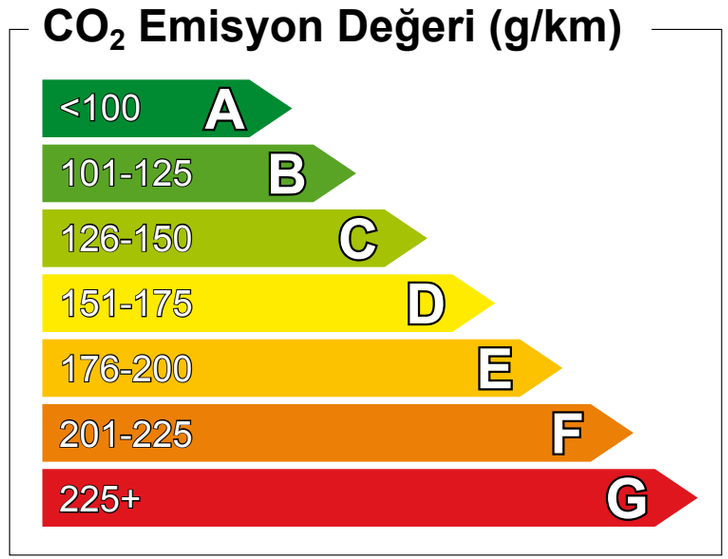
- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yıllığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren şirketin web sitesine ulaşılır)
- Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)
- Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)
- App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)
- Türkiye'de 100'üncü sayısına ulaşan ilk dijital otomobil dergisi (Aralık 2016)

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 kıskanılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)
- Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)
- Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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



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

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

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

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

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

Yeni Honda NSX

500.000 Euro'luk Yeni Honda NSX'i, Intercity İstanbul Park'ta kullandık.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Honda Medya

İstanbul Auto Show 2017'de sergilendikten kısa bir süre sonra Intercity İstanbul Park'ta düzenlenen test sürüşü organizasyonunda kullanma şansı bulduğumuz yeni Honda NSX'in 2017 satış hedefi 3 adet ve fiyatı da 500.000 Euro'dan başlıyor. Türkiye, Avrupa'da NSX satılan 5 ülkeden biri.

Tasarım ve iç mekân

Yere yapışık ve keskin hatlarıyla süper spor otomobilden beklenilecek bir çizgide olan NSX'te gövdedeki hava yarıklarının hepsi fonksiyonel. Bu hava yarıkları 7 tanesi önde, 3 tanesi de arkada olan soğutucuların ihtiyacı olan havayı ulaştırıyor. İç mekânda ise kaliteli malzemeler modern bir çizgiyle bir araya getirilmiş.

Deneme sürüşünü Sport+ modunda gerçekleştirdik. Vites modu M (Manuel) veya D (Drive) olarak orta konsoldaki butonla seçiliyor.

3 elektrikli, 1 de içten yanmalı motor

Evet, yanlış okumadınız. Bu otomobilde 3'ü elektrikli, 1 tane de benzinli olmak üzere 4 tane motor var ve sistemin toplam gücü 581 HP, toplam torkuysa 645 Nm. Öndeki elektrik motorları TMU (Twin Motor Unit) olarak adlandırılıyor. Bunların her biri bir tekerleği döndürüyor ve bunların her birinin gücü 37 HP, her birinin torkuysa 73 Nm. Ana güç ünitesi olan 3493 cc'lik motor çift turbolu V6 ise otomobilin ortasına konumlandırılmış ve 507 HP güç, 550 Nm tork üretiyor. Bu motorun ilginç bir özelliği ise hem direkt, hem de port enjeksiyonlu olması. Bilindiği gibi direkt benzin enjeksiyonları, direkt yanma odasının içine püskürtme yaparlar ve hem performans, hem de tüketim konularında avantajlara sahiptir. Port enjeksiyonlar ise püskürtmeyi yanma odasından önce emme portuna yaparlar ve uygulama maliyeti açısından nispeten daha ekonomiktirler. Ancak buradaki port enjeksiyonun uygulama amacı tamamen farklı ve amaç sürücünün yüksek performans talebinde direkt enjeksiyona destek olmak. Bu benzinli motora bitişik olarak görev yapan, 48 HP güç ve 147 Nm tork üreten diğer bir elektrikli motorsa ani hızlanmalarda gaz pedalı tepkisini iyileştirmek gibi bir göreve sahip. Sonuçta gelişen teknoloji ile birlikte turbo boşlukları neredeyse kalmamış bile olsa, halen var. Standart binek bir otomobilde fazla önemli olmayan milisaniyelik farklar ve boşluklar, böylesine süper spor bir otomobilde büyük önem kazanıyor. Bu elektrik motorunun hızlı tepki vermesi ve benzinli motora sağladığı destek sayesinde NSX, direkt

ve lineer bir hızlanma sağlayabiliyor. Bunu şöyle açıklayabiliriz. Geleneksel süper spor otomobillerde gaz pedalına basıldıktan sonra 0.1 G'lik bir ivme oluşması için yaklaşık 0.5 saniye gerekirken, Honda NSX'te bu süre 0.1 saniye. Yani içten yanmalı motorun milisaniyelik gecikmesini, elektrik motoru kapatıyor.

Sürüş özellikleri

NSX'te Quiet (sessiz), Sport, Sport+ ve Track (pist) olmak üzere 4 farklı sürüş modu mevcut. Düzenlenen organizasyonda otomobili sadece Sport+ modunda kullanma imkânı bulabildik. Sport+, hem vahşi, hem de kontrollü kullanım sunan bir mod. Bu modda gaz pedalı, direksiyon ilk iki moda göre daha çabuk tepki verirken, egzoz sesi de daha sportif çıkıyor. NSX, çok hızlı olmasına rağmen adapte olması ve kullanması süper spor bir otomobile göre çok kolay. Ön görüş açıları iyi, güç aktarımı çok dengeli ve kısa turlu (1.9 tur) direksiyon ile otomobili adeta vücudunuzun bir parçasıymışçasına yönetebiliyorsunuz. Bununla beraber virajlarda olmayacak, yanlış yerlerde gaza bassanız bile sizin bu hatanızı telafi ediyor ve son derece kontrollü yol almaya devam ediyor.

Sonuç

Yeni Honda NSX, üst düzey mühendislik ürünü bir otomobil. Hızlanması, yol tutuşu, fren hissi ile gerçek bir süper spor ve adeta alçaktan uçuyorsunuz. 500.000 Euro'luk fiyat da aynı şekilde...

Standartta 370 mm çapında çelik fren diskleri bulunurken, 380 mm'lik karbon seramik diskler opsiyon. Quiet ve Sport sürüş modunda sadece 2 egzoz çıkışı aktifken, Sport+ ve Track modunda 4 çıkış da aktif.

Kısa turlu spor direksiyon sayesinde yeni NSX'i adeta vücudunuzun bir parçasıymışçasına kullanıyorsunuz.

İlk nesil NSX

Açılımı New Sport eXperience olan NSX, 1989 Chicago Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı ve satışına 1990 yılında başlandı. Alüminyum gövdesi ile fark yaratan ilk nesil NSX'te 3.0 lt'lik V6 motor bulunuyordu. 7300 d/d'de 274 HP güç ve 5400 d/d'de 280 Nm tork üreten bu otomobil; 0-100 km/s hızlanmasını 5.9 saniyede tamamlayıp, maksimum 270 km/s'ye ulaşabiliyor. İlk nesil NSX'ten Türkiye'de 3 tane satıldığı belirtiliyor.

Honda NSX

Fabrika verileri

Motorlar:	Önde çift elektrik motorlu ünite (TMU, 37 HPx2), 3493 cc, V6 silindirli, çift turbolu, 507 HP'lik benzinli motor ve 47 HP'lik direkt tahrik ünitesi
Şanzıman:	9 ileri oranlı çift kavramalı
Maksimum sistem gücü:	581 HP
Maksimum sistem torku:	645 Nm @ 2000-6000 d/d
Maksimum hız:	308 km/s
0-100 km/s:	< 3.0 sn
Bagaj hacmi:	110 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4255 / 1937 / 1204 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	10.3 / 9.9 / 10.0 lt/100 km
Fiyat:	500.000 Euro
⊕	Teknoloji, performans, karakter, kolay adaptasyon süreci
⊖	Fiyat

228 g/km G

Yeni SEAT Ibiza

Eskisinden daha fazla iç hacim ve daha fazla dinamizm sunan yeni Ibiza, 2017'nin Ağustos ayından itibaren Türkiye'de olacak.

Yazı: Tarık Akagün - Barcelona/İspanya
Fotoğraflar: SEAT Medya

SEAT'ın itici gücü olan Ibiza ilk defa 1984 yılında tanıtılmıştı. Porsche destekli ve Giugiaro tasarımlı ilk nesil Ibiza yollara çıkmadan önce bu model adının seçilme nedeni ise oldukça ilginçti. Zira Ibiza adının seçilmesinde İspanyol turizminin o dönemler en bilinen yeri ve insanların bu isme aşina olması etkili olmuştu. O günden bugüne Ibiza, 4 nesilde 5 milyon 400 bin adetlik satışa ulaştı. Ben de SEAT'ın en çok satılan modeli konumunda olan Ibiza'nın 5. seslinin 1.0 TSI 115 HP FR versiyonunu İspanya'da düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullanma şansı buldum.

Tasarım ve iç mekân

VW Grubu'nun MQB A0 adlı yeni küçük sınıf otomobil platformu kullanılarak üretilen ilk model olma özelliğinde olan yeni Ibiza, eskisi ile neredeyse aynı boyda (-2mm) ve aynı yükseklikte (-1mm). Ancak otomobilin eni 87 mm artışla 1780 mm, dingil mesafesi de 95 mm'lik artışla 2564 mm olmuş. Bagaj hacmi de 63 lt'lik artışla 355 lt'ye ulaşmış. Eskisinden daha keskin ve gergin hatların kullanıldığı otomobil yere daha sağlam basan bir ifadeye sahip. Dingil mesafesi ve endeki artışlar özellikle arka koltuklardaki yaşam alanını hissedilir derecede iyileştirmiş.

8 inç'lik dokunmatik multimedya ekranı hızlı tepki vermesiyle olduğu kadar, çözünürlük ve grafikleriyle de beğenimizi topladı.

Ayrıca arka koltuklarda baş mesafesinin 17 mm artmış olması da gerçekten önemli ve arka koltuk yolcularının konforunu arttırıyor. Otomobilin modern ön konsolunda yer alan yüksek çözünürlüklü 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranı bu sınıfta gördüklerimiz arasında en iyilerden. Dokunmatik ekranın altında çift bölgeli otomatik klima ve onun da altında USB, aux girişi ve yeni nesil akıllı telefonları şarj etmek için kablosuz şarj bölümü var.

Sürüş özellikleri

Eski nesil bir Ibiza sahibi olarak söyleyeceğim ilk şey, yeni Ibiza'nın oturma pozisyonu ve ön görüş açılarının eski nesilden hissedilir derecede iyi olduğu. Peki bu ne anlama geliyor? Otomobile daha kolay hâkim olabiliyorsunuz ve daha rahat kullanabiliyorsunuz. Görüş açılarının daha iyi olmasında; hem A sütunlarının tasarımının, hem de ön konsolun biraz daha alçaltılmış olmasının etkisi var. Test aracında yer alan 999 cc'lik, 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo motor; 115 HP'lik gücünü 5000-5500 d/d aralığında, 200 Nm'lik maksimum torkunu da 2000-3500 d/d aralığında üretiyor. Bu motor rahat geçişlere sahip 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş, ancak Türkiye'de sadece 7 ileri DSG şanzımanla satılması planlanıyor. 3 silindirli motorların kendine has boğuk ve sportif sesine sahip motor, alt devirlerde ateşli olmasa da sürücü dâhil 1140 kg olan otomobili rahatça taşıyor ve

performans sıkıntısı yaşatmıyor. Yakıt tüketimiyse ortalama 4.7 lt/100 km olarak açıklanıyor. FR donanım seviyesi sportif beklentileri karşılamak için tasarlanmış bir paket. Bu paket kapsamında 15 mm alçaltılmış, yüzde 20 sertleştirilmiş ve daha kalın viraj demirlerine sahip süspansiyon sistemi kullanılmış. Amortisörler de sürüş modu seçimine bağlı olarak spor veya normal olarak 2 sertlik ayarına sahip. Virajlı yollarda yola güvenle tutunan otomobilin elektromekanik direksiyonu da eskisinden daha iyi hisse ve hassasiyete sahip. Kabin içindeki rüzgâr sesi ise bu güzel otomobilde benim beklediğimden biraz daha fazla hissediliyordu.

Sonuç

Yeni Ibiza, adeta küçük bir Leon olmuş ve tasarım, kabin içi genişliği kalite hissi, bağlanabilirlik, dinamizm konularında büyük ilerleme kaydetmiş. Fiyatları henüz belli olmayan otomobil 2017 Ağustos ayında ilk etapta 1.0 MPI 75 HP manuel, 1.0 TSI 95 HP manuel olarak satışa sunulacak. 1.0 TSI 115 HP DSG ve 1.5 TSI Evo 150 HP içinse bu yılın Kasım ayını beklemek gerekecek. Dizel severler ise 1.6 TDI manuel ve DSG için 2018'in ilk aylarına kadar beklemek zorundalar. Donanımlar ise Reference, Style, FR ve XCellence olarak açıklandı.

Yeni SEAT Ibiza, eskiye göre hem görsel olarak hem de kullanım olarak yere daha sağlam basıyor hissi veriyor.

SEAT Ibiza 1.0 TSI 115 HP FR

Fabrika verileri	
Motor:	999 cc, 3 silindirli, 12V, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 5000-5500 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 2000-3500 d/d
Maksimum hız:	195 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4089/1780/1429 mm
Bagaj hacmi:	355 lt
Tüketim (ort.):	4.7 lt /100 km
Fiyat:	Açıklanmadı
⊕	Büyüyen iç mekân, şanzıman, yol tutuş
⊖	Rüzgâr gürültüsü, tavanda tutamak yok

108 g/km B

Yeni BMW 520d

Yeni BMW 520d, sürüş konforu konusunda büyük ilerleme kaydederken, sürüş dinamiklerinden de ödün vermemiş.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Tarık Akagün & BMW Medya

Lüksün gerçek anlamda başladığı otomobil sınıfı, kuşkusuz ki üst orta sınıf olarak da bilinen E segmenti. Yönetici ve patron otomobili olarak görev yapan bu araçlardan beklenti çok büyük. İlk 6 nesilde 7.9 milyon adetlik satışa ulaşan BMW 5 Serisi de, her nesliyle bu büyük beklentileri sportif sürüş zevkiyle harmanlayan bir model olarak öne çıktı. Biz de bu otomobilin 7. seslinin 2.0 litre dizel motorlusunu Dalaman-Bodrum civarındaki yollarda deneme şansını bulduk.

Yeni 5 Serisi; uzun motor kaputu, ön tampona yakın ön tekerlekleri, C sütununun "Hofmeister kink" adı verilen ters açıyla iniş yapması gibi geleneksel BMW tasarım unsurlarını, iç-dış bükey yapısıyla ışık oyunlarına imkân veren kapı panelleriyle başarıyla birleştirmiş. Ölçülerdeyse eskiye göre ufak değişiklikler var. Uzunluk 36 mm, genişlik 6 mm, yükseklik 2 mm ve dingil mesafesi 7 mm (2975 mm) artış göstermiş. Asıl ilerleme ise rüzgâr direnç katsayısının 0.25 Cd'den 0.22 Cd'ye indirilmiş olması. Bununla beraber motor kaputu, bagaj kapağı, kapılar ve tavanda alüminyum kullanılarak toplam ağırlık da 100 kg civarında azaltılmış.

520d ile yola çıktığımızda dikkatimizi ilk çeken nokta otomobilin akustik konforunun bir önceki nesle göre iyileştirilmiş olması oldu. Bu otomobille deyim yerindeyse dış dünyadan izole bir şekilde yol alıyorsunuz. Bu sessizlikte tavanda ses emici özel bir kaplama kullanılmış olmasının da payı var. Otomobilin ön konsolu BMW 7 Serisi'nden alınmış kumandalara sahip ve malzeme kalitesi hissi bu tip bir otomobilden bekleneceği gibi gayet iyi. Kolay kullanımlı orta konsolun üst kısmındaki geniş ekran dokunmatik olarak, uzaktan el hareketi ile veya çevirmeli iDrive kumandası ile kumanda edilebiliyor. Sürüş modu ise vites konsolundaki düğmeler vasıtasıyla spor, konfor ve ekonomi odaklı ayarlanabiliyor.

8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilen 1995 cc'lik, 4 silindirli, turbo dizel motor önceden olduğu gibi 190 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi eskiden olduğu gibi 4.1-4.5 lt/100 km olan (lastik ölçüsüne göre) otomobilin 0-100 km/s hızlanması 0.2 saniye iyileşerek 7.5 saniye olurken, maksimum hızı da 2 km/s artış göstererek 235 km/s olmuş. Bunlar ufak farklar. Ancak kullanım hissi olarak yeni 520d, eskisine göre daha iyi bir his veriyor. 7 Serisi platformunun kısaltılmasıyla üretilen yeni 5 Serisi, daha düşük ağırlık merkezine sahip. Ayrıca

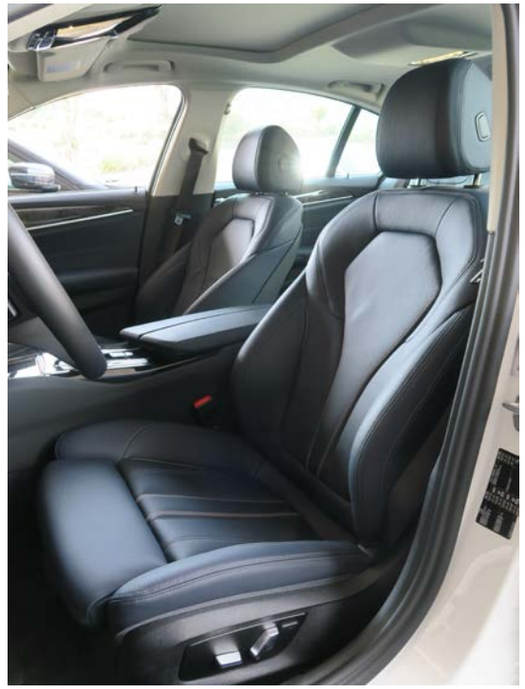
Kırmızı kadran, spor modda ortaya çıkıyor. Orta konsoldaki ekran hem dokunmatik, hem de iDrive çevirmeli kumandasıyla kontrol edilebiliyor. Buton grupları 7 Serisi'yle benzer.

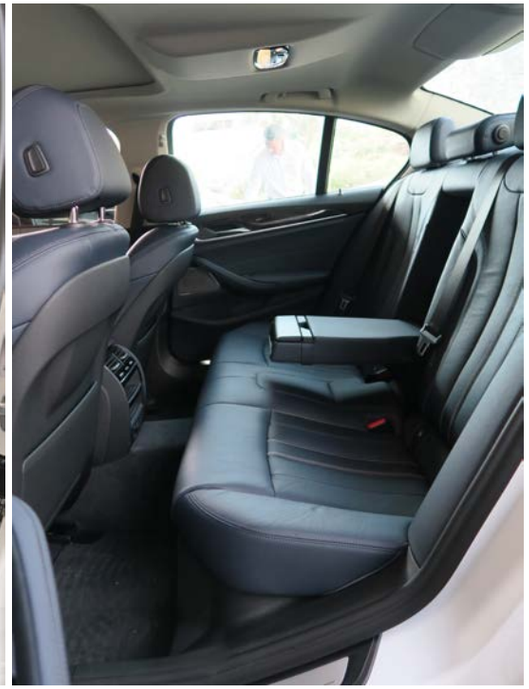
direksiyonu da eskiye göre biraz daha çabuk tepki veriyor. Yarı otonom sürüş özelliği olan bu otomobili ayrıca opsiyonel olarak alınan akıllı anahtar ile dar alanlara sürücüsüz olarak park edip, park yerinden çıkarmak mümkün.

Sonuç

404.600 TL'den başlayan fiyatlarla satılan yeni 520d gerçekten çok iyi bir otomobil. Performans, tüketim, iç hacim, sürüş zevki gibi konuların güzel bir dengesini sunan otomobil kusursuza yakın bir otomobil. İlla kusur aranacaksa geri görüş kamerasının kapaksız olması nedeniyle yağışlı havalarda kirlenip görüşü bozma ihtimali ve emniyet kemerlerinde yükseklik ayarı olmaması söylenebilir.

Ön ve arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu doğal olarak yok.





Opsiyonel olarak alınan akıllı anahtar sistemi ile otomobili dar park alanlarına uzaktan kumanda ile sokabilmek mümkün.

"Hoffmeister kink" adlı kıvrım ve L formlu stoplar otomobilin karakteristik tasarım detaylarından.

BMW 520d

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	190 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	235 km/s
0-100 km/s:	7.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4936/1868/1479 mm
Bagaj hacmi:	530 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	5.0-4.7 / 5.1-3.8 / 4.5-4.1 lt /100 km
Fiyat:	404.600 TL
⊕	Akustik konfor, şanzıman, sürüş özellikleri
⊖	Arka kamera dış etkenlere açık

108-118 g/km B

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çıtayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 105 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

VW Golf 1.6 TDI DSG

Makyajlanan Golf VII, özellikle iç mekandaki yeni gösterge tablosu ve dokunmatik ekranı ile dikkat çekiyor.

Yazı, fotoğraflar ve ölçümler: Tarık Akagün

İlk nesli 1974 yılında tanıtılan Volkswagen Golf, deyim yerindeyse kompakt hatchback sınıfının kural koyucu modeli oldu ve o günden bugüne 33 milyon adetten fazla satılarak Avrupa›nın en çok tercih edilen modeli haline geldi. Hatırlanacağı gibi 7. nesil Golf 2012'de tanıtılmıştı ve 2017 model yılı için makyajlanarak tazelendi. Biz de makyajlı Golf 1.6 TDI 115 HP DSG'yi Highline'ı test etme imkanı bulduk. Golf 1.6 TDI 115 HP DSG, Comfortline ve Highline olmak üzere 2 donanım seviyesiyle satılıyor. Bunlardan Comfortline'ın başlangıç fiyatı 117.000 TL, Highline'ın başlangıç fiyatıysa 123.300 TL olarak açıklanıyor. DSG yerine manuel şanzıman tercih edilmesi durumundaysa fiyat yükü 9.000 TL hafifliyor.

Neler değişti?

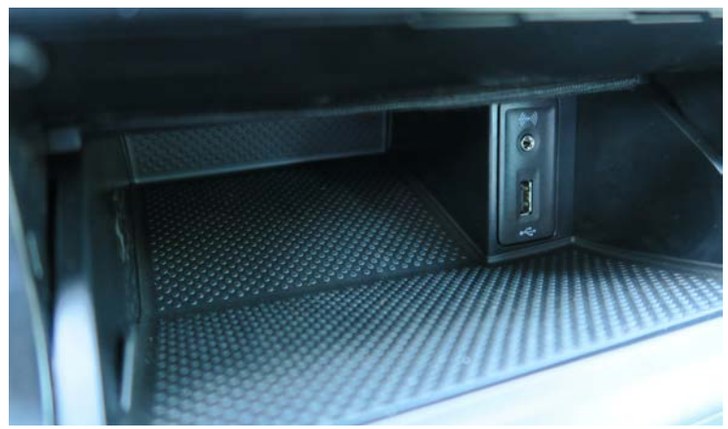
Makyajla beraber Golf'ün burun kısmı biraz daha keskin bir görünüme kavuşmuş. Farlar, tampon yenilenmiş ve ön ızgaraya farların içine doğru devam ediyor hissi veren krom çıta eklenmiş. Xenon farlar artık Golf gamında yok ve LED farlar Highline'da standart. Arka taraftaysa yeni LED stoplar ve yeni arka tampon dikkat çekiyor. En büyük değişimse iç mekânda... Active Info Display adlı, 12.3 inçlik dijital gösterge tablosu Highline ile gelen bir özellik ve direksiyonun üzerindeki sağ taraftaki düğme grubuyla bu dijital göstergeleri 5 farklı profilde değiştirebilmek mümkün.

Diğer bir yenilikse orta konsoldaki 8 inçlik, dokunmatik özellikli Composition Media adlı ekran. El haraketlerine duyarlı ve temassız kullanılabilen 9.2 inçlik Discover Pro ise opsiyonel donanım listesinde. Bu arada görüş kamerası özelliği standart değil ve bunun için 708 TL ek ödemeyle alınabiliyor (test aracımızda yoktu). Fonksiyonel eşya gözleriyle pratik bir kullanım sunan otomobilin arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi de önceden olduğu gibi sorunsuz. 380 lt'lik bagaj hacmiyse sınıf ortalamalarında.

Sürüş özellikleri

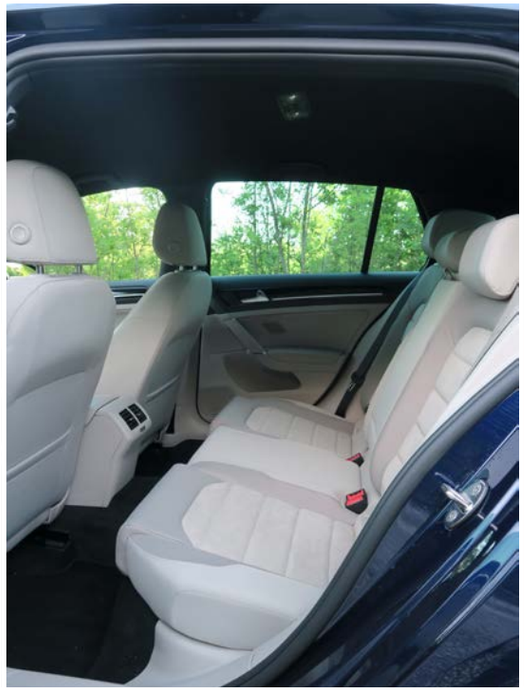
Test aracımızda yer alan 1598 cc'lik, turbo dizel motor, 115 HP'lik gücünü 3250-4000 d/d aralığında üretirken, 250 Nm'lik maksimum tork da 1500-3200 d/d aralığında ortaya çıkıyor. Bunlardan daha fazlasını sunan rakipleri olsa da (Opel Astra 1.6 CDTI:136 HP, 320 Nm; Hyundai i30 1.6 CRDI: 130 HP, 300 Nm) performansı tatminkar. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 saniyede tamamlayan otomobil, GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde buna çok yakın değerler elde etti. Yalnız araç durur vaziyetteyken yapılan kalkışlarda ilk gaz tepkisi biraz gecikmeli oluyor. 500 km'yi aşan test sürecindeyse yakıt tüketim ortalaması 6.0 lt/100 km civarında gerçekleşti. Golf'ün yol tutuşu, daha önceden olduğu gibi başarılı ve direksiyonu da sürücüyle iyi bir iletişim kuruyor. Yormuyor ve tepkileri de yerinde. Virajlarda güven veren Golf ayrıca otoyolda da stabil.

12.3 inçlik Active Info Display gösterge tablosu ve direksiyondan kumandalı vitesler ve 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranı Highline donanım seviyesinde standart. Direksiyondaki vites değişim kulakçıkları ise Comfortline DSG araçlarda da sunuluyor.



Sonuç

Makyajlı Golf Highline, özellikle iç mekândaki renkli ekranlarla daha modern bir görünüme kavuşmuş. Her yaştan ve cinsiyetten insanın rahatlıkla kullanacağı bir otomobil olan Golf 1.6 TDI 115 HP DSG Highline'da standart geri görüş kamerası ve sağ aynada çift açı olması iyi olurdu. 123.300 TL'lik fiyatın rakipler ile karşılaştırıldığında, yeni Hyundai i30'tan biraz pahalı, Peugeot 308 1.6 BlueHDiEAT6 Allure'ye ise çok yakın olduğu görülüyor.



Ön ve arkada diz ve baş mesafesi sorunu yok. Ön koltuk altlarındaki eşya gözlerinin taşıma kapasitesi 1.5 kg.

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

DSG şanzıman ve 1.6 TDI motor birlikteliği, ilk kalkış anında gaz pedalına biraz gecikmeli tepkiye neden oluyor, ancak aracın nefesi sonradan açılıyor.

C sütununun kıvrımlı çizgisi, 4 nesilden beri devam eden bir tasarım geleneği.

VW Golf 1.6 TDI 115 HP DSG Highline

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbodizel, common rail enjeksiyon, 16V
Şanzıman:	7 ileri oranlı DSG (çift kavramalı şanzıman)
Maksimum güç:	115 HP @ 3250-4000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-3200 d/d
Maksimum hız:	198 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4258 / 1799 / 1452 mm
Bagaj hacmi:	380-1270 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	4.2 / 3.9/ 4.0 lt /100 km
Fiyat (1.6 TDI 115 HP DSG):	117.000 TL (Comfortline), 123.300 TL (Highline)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	4.0 sn
0-80 km/s:	7.5 sn
0-100 km/s:	10.6 sn
0-120 km/s:	15.0 sn
0-400 m:	17.75 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	7.0 sn
80-120 km/s (D'de):	9.6 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.2 m
80-0 km/s:	23.7 m
50-0 km/s:	9.3 m
⊕	Yol tutuş, konfor
⊖	Arka çapraz görüş, sağ ayna tek açılı

105 g/km B

Ford Grand C-Max

Makyajlı Grand C-Max, yeni 1.5 lt 182 HP benzinli motoruyla canlı bir sürüşe sahip.

Yazı, fotoğraflar, ölçümler: Tarık Akagün

İlk nesli 2003 yılında tanıtılan Ford C-Max'in ikinci nesli 2010 yılında Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. İlk nesilde 5 kişilik bir MPV olan C-Max'in bu fuardaki sürprizi ise Grand C-Max adlı 7 kişilik, sürgülü arka kapılı yeni bir versiyondu. 2015 yılına gelindiğinde, ikinci nesil C-Max makyajlandı ve güncel yüzüne kavuştu. Ülkemizde 1.5 EcoBoost 182 HP benzinli ve 1.5 TDCi 120 HP motor seçenekleriyle satılan makyajlı Grand C-Max'in tek donanım seviyesi Titanium. Otomatik şanzımanlı Grand C-Max 1.5 EcoBoost 182 HP'nin başlangıç fiyatı 120.920 TL.

Opsiyon listesindeyse X Paket(panoramik cam tavan, ısıtmalı ön cam, akıllı bagaj kapağı, arka kapı içi güneşlikleri: 8765 TL), Tekno Paket (otomatik uzun far, aktif şehiriçi güvenlik sistemi, şerit takip asistanı, şeritte kalma yardımcısı çapraz trafik uyarısı: 8140 TL), navigasyon + geri görüş kamerası (3290 TL), dinamik bi-xenon farlar (5205 TL) bulunuyor. Günümüzde bazı kompakt sınıf otomobillerde LED farlar standart olarak sunulurken, Grand C-Max'te daha eski teknoloji olan Bi-Xenon farların opsiyonel olması üzücü.

Tasarım ve iç mekân

Grand C-Max'in 4519 mm'lik uzunluğu, 5 kişilik C-Max'ten 140 mm daha fazla. 1828 mm'lik genişlik ve 1694 mm'lik yükseklikse aynı. MPV tarzı karoseriyle tam bir aile otomobili olan Grand C-Max, toplamda 7 kişilik oturma kapasitesi sunuyor. Üçüncü koltuk sırası bu sınıftaki birçok rakibi gibi sadece çocuklar için. 5 kişilikken 448 lt olan bagaj hacmi (2. koltuk sırası gerideyken, bagaj perdesine kadar olan hacim), 7 kişilik kullanımda 65 lt'ye düşüyor. İki ebeveyn, üç orta boy çocuk, iki de küçük çocuktan oluşan bir ailenin 65 litrelik bagaj hacmiyle tatile çıkmaları durumunda kişi başına düşen ortalama bagaj hacmi yaklaşık 9.3 litre oluyor.

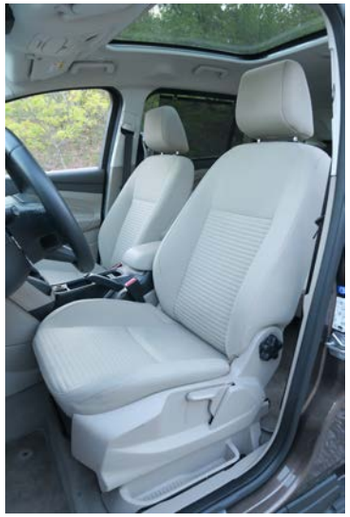
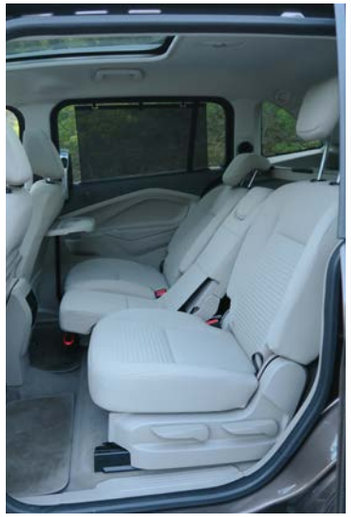
Gösterge tablosu şık ve rahat okunuyor. Tavanda gözlük kabının yanı sıra, arka koltuktaki çocukları takip etmek için geniş açılı bir ayna var.

Tabi yapacak bir şey yok, çünkü bu sınıf araçların özelliği bu. Kompakt MPV sınıfında pek görülmeyen bir özellik olan sürgülü kapıya sahip Grand C-Max'in ikinci koltuk sırasının orta bölümü katlanarak, sağ arka koltuğun altına giriyor. Bu şekilde 2+2+2'lik bir oturma düzeni sunan otomobilin üçüncü koltuk sırasına geçişler kolaylaşıyor-en azından çocuklar için. İleri-geri hareket edebilen, sırt eğimi değiştirilebilen ikinci sıra koltuklarda diz ve baş mesafesiyle ilgili bir problem yok. Daha önceden de olduğu gibi direksiyon simidinin üzerindeki düğmeyle aktif hale getirilen sesli komut sistemiyle klima, ses sistemi ve telefon gibi donanımları konuşarak etkinleştirmek mümkün.

Sürgülü arka kapılar bu sınıfta birçok otomobilde olmayan bir özellik ve dar alanlarda inip binerken veya çocukları araca yerleştirirken kolaylık sağlıyor.

Motor ve sürüş özellikleri

1.6 EcoBoost 180 HP'nin yerini alan yeni 1.5 Ecoboost 182 HP'lik motor ilk andan itibaren gücünü

hissettiriyor. 240 Nm'lik maksimum torkun 1600-5000 d/d gibi geniş bir devir bandına yayılmış olması, 1507 kg'lık otomobile esnek bir sürüş karakteri kazandırmış. GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım hızlanma testlerinde; fabrika verisi olan 9.5 saniyelik 0-100 km/s değerine çok yakın olan 9.55 sn'lik değer elde eden Grand C-Max, fren konusunda da çok başarılı ve 100 km/s ile yapılan frenlemede 36.2 metrede durdu. Ancak fren testinde, videoda da görebileceğiniz gibi direksiyon derinlik ayarının bozulması gerçekten can sıkıcı bir tecrübe oldu. 6 ileri otomatik şanzımanın vites geçişleri de hızlı ve sarsıntısız. Ancak vites topuzunun sol tarafında bulunan manuel değişim butonunun yerleşimi alışkanlık gerektiriyor.

Makyajlı Grand C-Max'in süspansiyon sistemi elden geçirilmiş. Süspansiyon burçları daha sert olanlarla değiştirilmiş ve amortisörler de daha sessiz hale getirilmiş. Bununla beraber direksiyon da eskisinden daha hassas çalışıyor. Virajlarda yol tutuş ve kullanım zevki bir MPV için gayet iyi. Otoyol kullanımlarında A sütunu çevresinde hafif rüzgâr sesi oluşsa da otomobilin genel konforu iyi.

Sonuç

Ford Grand C-Max; yol tutuş, performans, frenleme gibi disiplinlerde başarılı. Test sürecinde ortaya çıkan 9.3 lt/100 km'lik değer ise günümüz için biraz yüksek kalıyor.

Değişken koltuklar farklı ihtiyaçlara göre düzenleme yapılmasına olanak tanıyor. Yükleme zemini düz.

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

Makyajla beraber burun yapısı yenilenmiş. 1.6 lt'lik motorun yerini alan 1.5 motor canlı ve eski 1.6 lt'ye göre çok az daha ekonomik.

Grand C-Max'e arka çaprazdan bakıldığında fonksiyonellik için formdan taviz verildiği görülüyor.

Ford Grand C-Max 1.5 EcoBoost 182 HP AT Titanium

Fabrika verileri

Motor:	1499 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli, 16V
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	182 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1600-5000 d/d
Maksimum hız:	211 km/s
0-100 km/s:	9.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4519 / 1828 / 1694 mm
Bagaj hacmi:	65-448-1715 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	9.2 / 5.4 / 6.8 lt /100 km
Fiyat:	120.920 TL / 148.015 TL (tüm opsiyonlar ile)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.1 sn
0-80 km/s:	6.35 sn
0-100 km/s:	9.55 sn
0-120 km/s:	13.2 sn
0-400 m:	16.8 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.4 sn
80-120 km/s (D'de):	7.9 sn

Frenleme

100-0 km/s:	36.2 m
80-0 km/s:	22.9 m
50-0 km/s:	8.8 m
⊕	Yol tutuş, konfor, frenleme, direksiyon tepkisi
⊖	Tüketim, rüzgâr sesi

149 g/km C

Leon 1.4 EcoTSI 150 HP DSG

Hafif bir makyaj operasyonu geçiren Leon'a eklenen XCellence donanım seviyesi daha fazla konfor donanımı isteyenleri hedefliyor.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün

Hatırlanacağı gibi 3. nesil SEAT Leon, 2012 yılının sonlarına doğru tanıtılmıştı ve 2016 yılında ufak bir makyaj operasyonu geçirmişti. Biz de kompakt hatchback sınıfında yer alan bu otomobilin 1.4 EcoTSI 150 HP'lik motorunu; DSG şanzımanla ve ürün gamına yeni eklenen XCellence donanım seviyesi ile kullandık.. SEAT Leon ülkemizde 1.2 TSI 110 HP, 1.0 TSI 115 HP, 1.4 TSI 125 HP, 1.4 TSI 150 HP, 2.0 TSI 300 HP (Cupra) benzinli ve 1.6 TDI 115 HP dizel motorlarla satılıyor.

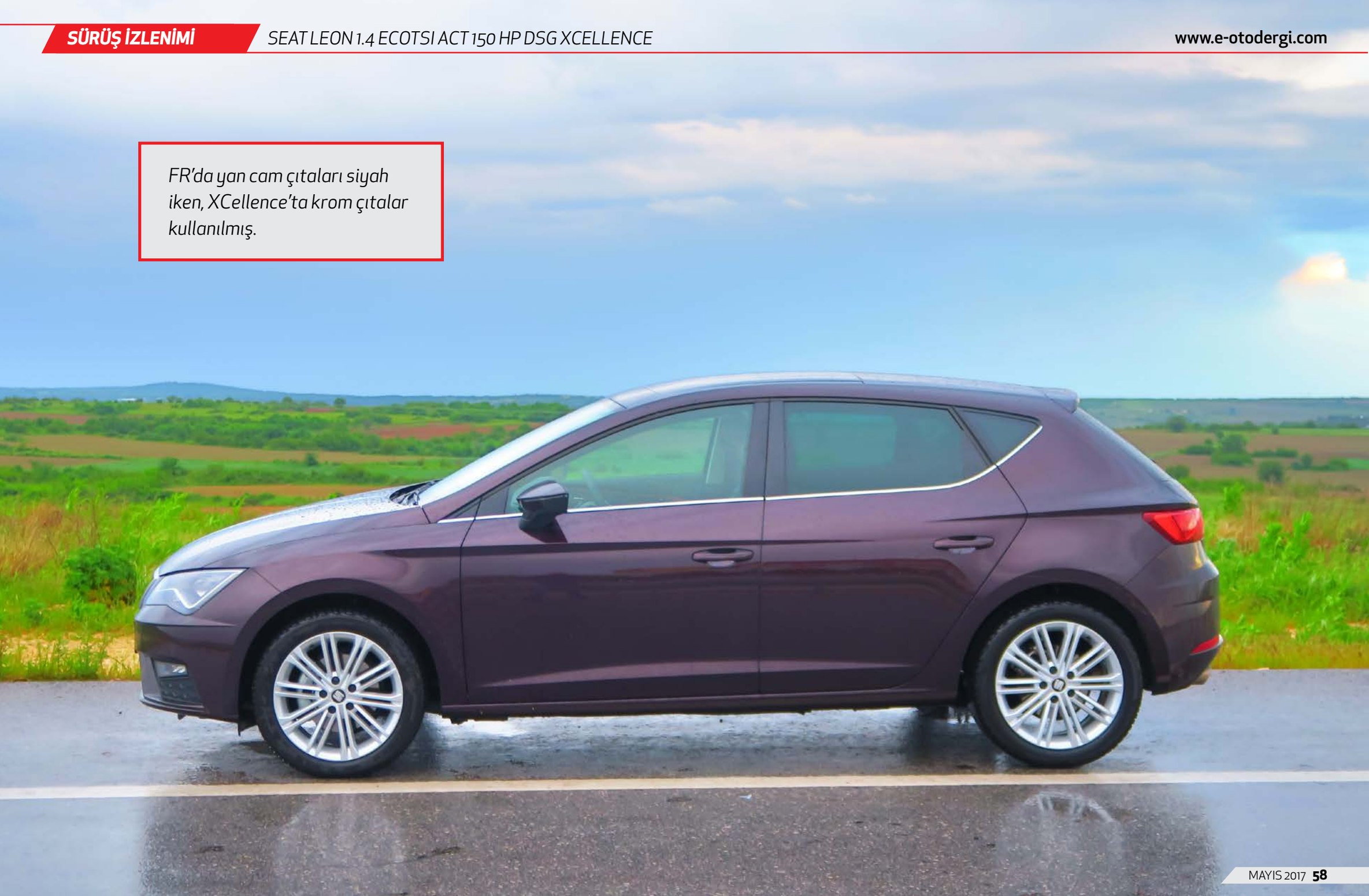
XCellence donanım seviyesi, fiyat seviyesi olarak FR'a denk, ancak daha fazla konfor isteyenler için hazırlanmış bir seçenek. Leon 1.4 TSI 150 HP DSG Xcellence'ın fiyatı 97.000 TL olarak açıklanırken aynı donanım ve güçteki ACT teknolojili (aktif silindir yönetimi) 1.4 EcoTSI 150 HP DSG XCellence'ın fiyatı 99.400 TL. Test aracımızdaysa ileri sürüş asistan paketi, direksiyonda vites değişim kulakçıkları, Full Link akıllı telefon bağlantı sistemi, kablosuz şarj sistemi gibi opsiyonel donanımlar vardı ve fiyatı 106.700 TL'ye ulaşıyordu.

Hafif makyaj

Leon'da makyajla beraber aydınlatma gruplarında ve tamponlarda ufak kozmetik değişiklikler olmuş. 3 boyutlu his veren krom detaylı ızgaraysa XCellence donanım seviyesine has bir detay. Bu arada LED farlar, açılır tavan, krom yan cam çıtaları ve 17 inçlik jantlar bu donanım seviyesinde standart. İç mekândaysa Ateca'daki ile benzer multimedya ekranı bulunuyor. Bununla beraber XCellence ve FR donanım seviyelerinde geleneksel el freni yerine, elektro mekanik park freni kullanılmaya

Ambiyans adınlatmasında 8 renk seçeneği var. Xcellence ve FR donanım seviyelerinde geleneksel el freni yerini elekromekanik pak freni bulunuyor.

FR'da yan cam çıtaları siyah iken, XCellence'ta krom çıtalar kullanılmış.



başlanmış. Bunun dışında iç mekân genel olarak pek değişmemiş. Eşya gözü açısından sorunsuz ve arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi de beklenileni veriyor.

Elektrikli açılır tavanın standart olduğu araçta iç hacim gayet yeterli.

Sürüş özellikleri

Otomobilde bulunan 1.4 EcoTSI motor, 5000-6000 d/d aralığında 150 HP güç, 1500-3500 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Hem gücün, hem de torkun geniş bantlara yayılmış olması ve 1188 kg gibi yüksek sayılmayacak bir kütlenin beraberliği, gaz pedalına basıldığında keyifli sonuçlar alınmasını sağlıyor. Çekiş ve performans ile ilgili hiçbir sıkıntı yaşatmayan otomobilin 7 ileri oranlı DSG şanzımanın vites geçişleri de hızlı. ACT teknolojisi sayesinde gaz pedalı dikkatli kullanıldığında 2 silindir moduna geçilerek yakıt tasarrufu sağlamak da cabası. Gerçek hayat ortalaması 7.0-7.5 lt/100 km seviyelerinde yakıt tüketimi, dikkatli kullanımla zorlanmadan 5.0 lt/100 km seviyesine çekilebiliyor. Süspansiyon FR'daki kadar dinamik değil, ancak güvenlik ve konforu başarıyla harmanlıyor. Bu arada FR'daki sürüş modu seçicisinin bu araçta olmadığını belirtelim. Otomobilin akustik konforu kuzeni VW Golf'ten biraz geride olsa da yine de başarılı.

380 litrelik bagaj hacmi, arka koltukların yatırılmasıyla 1210 litre oluyor.

Sonuç

Leon 1.4 EcoTSI 150 HP DSG Xcellence, fiyatının karşılığını veren bir otomobil, iç hacmi yeterince geniş, performansı iyi. Zevkler ve ihtiyaçlar tabii ki kişiden kişiye değişkenlik gösterir. Ancak aynı fiyattaki FR donanım seviyesi; sürüş modu seçicisi, 15 mm alçaltılmış, spor süspansiyon gibi detayları ile benim için daha çekici bir otomobil. Zira XCellence, FR'ın iki özelliğine karşılık konfor ekipmanı olarak anahtarsız giriş sistemi Kessy ve geri görüş kamerasını sunuyor.

SEAT Leon 1.4 ecoTSI ACT 150 HP DSG Xcellence

Fabrika verileri	
Motor:	1395 cc, 4 silindirli, turbo, direkt benzin enjeksiyon
Şanzıman:	7 ileri oranlı çift kavramalı
Maksimum güç:	150 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-3500 d/d
Maksimum hız:	215 km/s
0-100 km/s:	8.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4281 / 1816 / 1459mm
Bagaj hacmi:	380 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	5.8 / 4.4 / 4.9 lt /100 km
Fiyat:	99.400 TL (XCellence)/ 106.700 (test aracı)
⊕	Şanzıman, çekiş, yol tutuş
⊖	Arka çapraz görüş, bozuk yolda hafif tıkırtı

115 g/km B

Renault Megane Sedan

Türkiye'de Yılın Otomobili seçilen yeni Renault Megane Sedan'ın bu kez 1.2 litre turbo benzinli motora ve çift kavramalı otomatik şanzımana sahip versiyonunu kullandık.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur

Otomotiv Gazetecileri Derneği (OGD) tarafından "Türkiye'de Yılın Otomobili 2017" seçilen yeni Renault Megane Sedan'ı dergimize daha önce 1.5 dCi EDC versiyonuyla konuk etmiştik. Şimdi ise sıra 1.2 TCe EDC'de.

Tasarım ve boyutlar

Oyak Renault tarafından Bursa'da üretilen yeni Megane Sedan, C segmentinde (kompakt sınıf) yer alan sedan gövdeli bir otomobil. Bu otomobil, daha önceki yazı ve videolarımızda da belirttiğimiz üzere, modern, çarpıcı ve şık bir tasarıma sahip. Bunda da en büyük etkiyi yeni ön ızgara, led teknolojili yeni ön farlar ve kenarlardan başlayıp tüm bagaj kapağını yatay bir şekilde kat eden led aydınlatma yapıyor. Uzunluğu 4632 mm, genişliği 1814 mm, yüksekliği 1443 mm ve dingil mesafesi 2711 mm olan otomobilin bagaj hacmi ise 503 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 987 litre çıkıyor. Megane Sedan 1.2 TCe EDC'nin boş ağırlığı 1390 kg.

İç mekan

Daha önce yayınladığımız 1.5 dCi EDC model de, bu sayfalarda gördüğünüz 1.2 TCe EDC gibi Icon donanımına sahipti. Bu nedenle sizlere aracın iç mekanını uzun uzadıya anlatmayacağız ama yine de öne çıkan özellikleri hatırlatmakta fayda var. Dış tasarımın bir devamı niteliğinde, modern ve teknolojik bir iç mekana sahip olan otomobilde malzeme ve işçilik kalitesi iyi.

Otomobilin iç mekanı ergonomik tasarlanmış. Gösterge birimleri rahat okunuyor. Tablet tipi renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı kolay. Tek dezavantajı, etrafındaki alanda parmak izi kalması. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Elektromekanik park freni, yerden tasarruf sağlıyor.

Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Gösterge birimleri de rahat okunan ve takip edilen bir yapıya sahip. Ön konsolda yer alan, tablet tipi dik yerleşimli renkli ve dokunmatik ekran, tepki hızı çok iyi olmasa ve biraz parlasa da, otomobilin birçok özelliğine tek yerden kumanda etmeyi sağlaması bakımından başarılı. Navigasyon ve geri görüş kamerası da buradan takip ediliyor. Klima kumandalarının bu sistemin dışında bırakılması ise mantıklı. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert olan otomobilin tüm koltuklarında yeterli diz, baş ve omuz mesafeleri sunuluyor. Masaj yapan sürücü koltuğu ise konforu arttırıyor. Açılır cam tavan iç mekanı aydınlık kılıyor.

Motor ve şanzıman

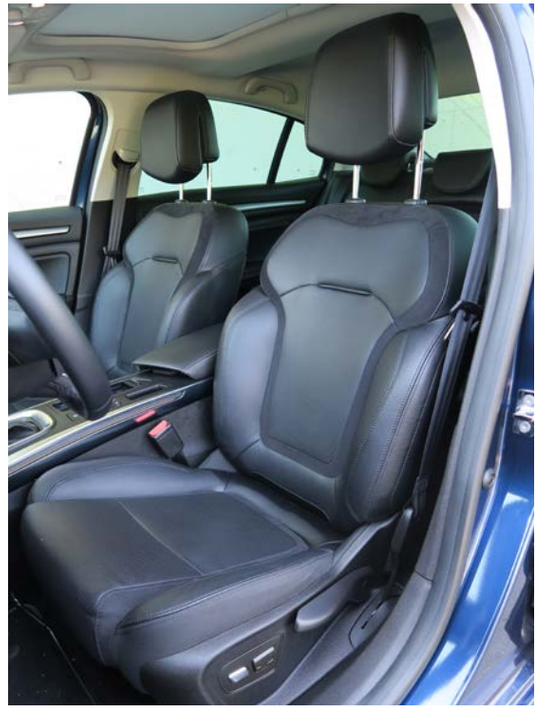
Yeni Renault Megane Sedan'ın TCe 130 olarak adlandırılan bu versiyonunda 1198 cc silindir hacminde, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor ve 7 ileri EDC (çift kavramalı otomatik) şanzıman bulunuyor. Cosmo mavi rengiyle ve 18 inç'lik jantlarıyla dikkat çeken otomobilin motoru 5500 d/d'de 130 HP güç ve 2000 d/d'de 205 Nm tork üretiyor. Sürücülü boş ağırlığı 1390 kg olan otomobilin maksimum hızı 200 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi 10.9 saniye, fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 5.6 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 125 g/km.

Sportif dış hatlara sahip otomobilin kapı içlerinde ambians aydınlatması var. Uzunluğu 4632 mm olan otomobilin dingil mesafesi 2711 mm.

Sürüş özellikleri

1.2 TCe turbo benzinli motor, dizel motor gürültüsünden sıkılanlar için birebir. Sessiz çalışma karakteri ve sunduğu yeterli performansla övgüyü hak ediyor. 7 ileri EDC şanzımanla uyum içinde çalışan motor, düşük yakıt tüketimiyle de dikkat çekiyor. 7 ileri EDC şanzımanın vites geçişleri hızlı ve sessiz. Vitesler istendiğinde manuel olarak da kumanda edilebiliyor. Tatlı-sert süspansiyon, Türkiye'nin bozuk zeminli yollarında sorun çıkarmıyor. Yüksek hızlarda rüzgar ve yol sesinin içeri girdiği otomobilin yol tutuşu, bir Focus Sedan ya da Mazda3 Sedan kadar başarılı olmasa da güvenli. Fren mesafesi ve fren pedalı hissi başarılı. Görüş açıları açık. Direksiyon tepkileri ise daha net ve hızlı olabilirdi.

Test aracımızda deri döşeme bulunuyordu. Hem ön hem de arka koltuklaryeterli oturma alanını sunuyor.



503 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 987 litreye kadar çıkıyor.

Sonuç

Renault Megane Sedan 1.2 TCe EDC 2017 modeli Türkiye'de Touch ve Icon olmak üzere iki donanımla satılıyor ve bu donanımların başlangıç fiyatları sırasıyla 94.600 TL ve 103.550 TL. Sınıfının ve hatta Türkiye binek otomobil pazarının lider adayı otomobili olan Megane Sedan, bizce bu versiyonunda da son derece başarılı ve yüksek satış adetlerini hak ediyor.

130 HP güç ve 205 Nm tork üreten turbo benzinli motor, otomobile 200 km/s'lik maksimum hız ve 10.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sağlıyor. Çift kavramalı otomatik şanzıman (EDC), özellikle şehir içinde konfor sağlıyor.

Renault Megane Sedan 1.2 TCe EDC

Fabrika verileri

Motor:	1198 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	EDC (çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç:	130 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	205 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.9 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4632 / 1814 / 1443 mm
Bagaj hacmi:	503-987 lt
Tüketim (Ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.8 / 4.9 / 5.6 lt 100 km
Fiyat (Touch / Icon):	94.600 TL / 103.550 TL
⊕	EDC konforu, iç mekan, bagaj hacmi
⊖	Baz donanım olan "Joy" seçeneği yok

125 g/km C

Hyundai i30 HB

Geçen ayki sayımızda ilk sürüşünü yayınladığımız ve ardından İstanbul Autoshow'la birlikte satışa sunulan yeni Hyundai i30 Hatchback modelini, bu kez İstanbul ve çevresinde kullandık.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur

Güney Koreli üretici Hyundai'yi kompakt sınıfta temsil eden i30 HB, üçüncü jenerasyonuyla yollara çıktı. Bu önemli modeli sizler için test ettik.

Tasarım ve boyutlar

Çek Cumhuriyeti'nde üretilen i30 HB, bu sayfalarda gördüğünüz üçüncü jenerasyon modelinde, markanın yeni modellerinde yer verilecek olan ön ızgaraya sahip. Markanın yeni DNA'sını taşıdığı ifade edilen bu yeni ön ızgarada, eskisi gibi altıgen yapı korunmuş. Yeni ön tasarımda, yeni nesil logoyu da bünyesinde barındıran ızgaranın haricinde, projeksiyon tipi full led ön farlar, projeksiyon tipi led ön sis farları ve led gündüz farları bulunuyor. Kısa ön ve arka tampon

çıkıntıları, uzun motor kaputu ve konik çatı silueti, otomobile 0.30 Cd'lik aerodinamik bir tasarım kazandırıyor. Yeni 10 kollu 17 inç'lik jant tasarımı, siyah arka spoyler ve led arka stop lambaları da sportif görünümü pekiştiriyor. Otomobil, eskisiyle aynı platform ve dingil mesafesinde geliştirilmiş. Yeni i30 HB; 4340 mm uzunluğa, 1795 mm genişliğe, 1455 mm yüksekliğe ve 2650 mm dingil mesafesine sahip. Bu değerlere bakıldığında, otomobilin eski jenerasyona göre 40 mm uzadığı, 15 mm genişlediği ve 15 mm alçaldığı görülüyor. Arkadaki diz mesafesinin arttırıldığı belirtilen yeni i30 HB'nin bagaj hacmi ise, 17 litrelik artışla 395 litreye çıkmış. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1301 litreye çıkıyor. Yüzde 53 oranında daha dayanıklı bir çeliğin kullanıldığı otomobil, eskisinden 28 kg daha hafif.

İç mekan

Yeni i30 HB'nin iç mekanında göze çarpan ilk özellik, dikey tasarımdan yatay tasarım anlayışına geçilmiş olması. Eskiden, özellikle de orta konsoldaki kumanda birimleri dik bir yapıda tasarlanmışken, şimdi konsolun geneline yatay bir biçimde yayılan birimler söz konusu. Üç kollu direksiyon simidinin tasarımı yeni. 8 inç'lik yeni multimedya ekranı hem iyi bir yere konumlandırılmış hem de iyi çalışıyor. Malzeme olarak konsolun üst kısımlarında yumuşak, alt kısımlarında ise sert plastik kullanılmış ve kalite algısı yüksek. İşçilik de sorunsuz. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Elektromekanik el freni, orta konsolda yer tasarrufu sağlamış. Artık tüm camların tek dokunuşla tamamen açılıp kapatılabilmesi de dikkat çekiyor. Kablosuz şarj sistemi, Apple CarPlay ve Android Auto entegrasyonları da konforu arttıran

Eski dikey tasarımdan yatay tasarıma geçilen kokpitte ana gösterge tablosu dijital ve analog birimlerden oluşuyor. Ön konsoldaki renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı kolay. Çift bölgeli otomatik klima etkin çalışıyor. DCT şanzımanın geçişleri hızlı.

özellikler arasında sayılabilir. Arka koltukta diz ve omuz mesafeleri başarılıyken baş mesafesi biraz kısıtlı (test aracımızda panoramik cam tavan vardı).

Motor ve şanzıman

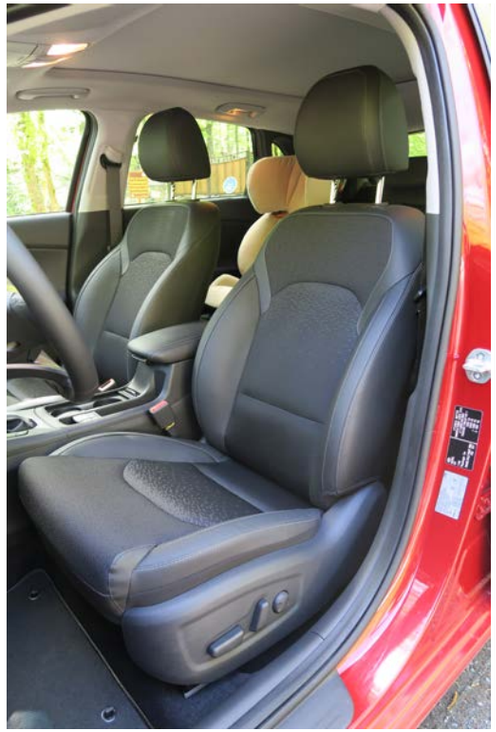
Yeni Hyundai i30 HB 1.6 CRDi DCT'de; 4000 d/d'de 136 HP güç ve 1750-2500 d/d'de 300 Nm tork üreten, 1.6 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motor ve 7 ileri DCT şanzıman bulunuyor. Otomobilin maksimum hızı 200 km/s, 0-100

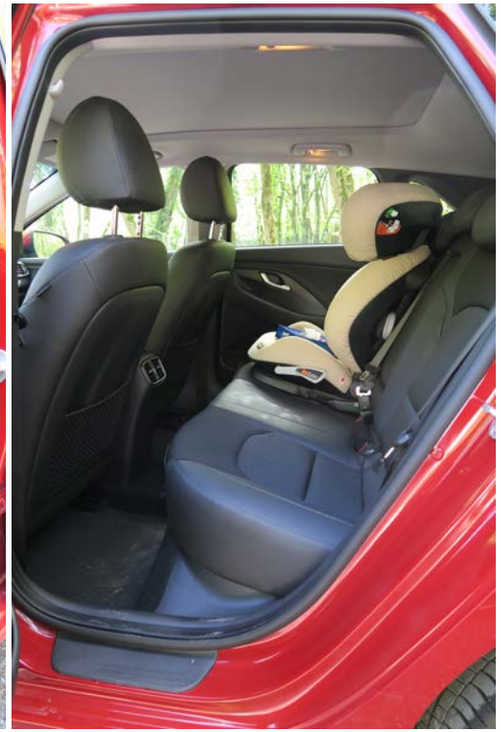
km/s hızlanma süresi ise 10.6 saniye. Yakıt tüketimi, fabrika verilerine göre ortalama 3.8 lt/100 km olan otomobilin karbondioksit salımı son derece düşük: 99 g/km.

Sürüş özellikleri

Yeni i30 HB 1.6 CRDi DCT modelinde yer alan motor ve şanzıman uyumlu çalışmasıyla dikkat çekiyor. Vitesler vites kolu sola çekilerek ya da direksiyon simidindeki kulakçıklar kullanılarak manuel olarak da değiştirilebiliyor. Motor, gerek maksimum hız, gerekse 0-100 km/s hızlanma konusunda başarılı. Maksimum torkun alındığı devir aralığına dikkat edildiğinde ara hızlanmalar da keyifli. Tepki süresi 15 milisaniye olan, hassasiyeti ise yüzde 10 oranında arttırılmış olan direksiyon simidi görevini başarıyla yapıyor. Süspansiyon sistemi, diğer Hyundai modellerinden de alıştığımız üzere sert olan otomobilin yol tutuşu başarılı, fren pedalının hissi ve fren mesafesi de sorunsuz.

Yeni i30'un koltukları rahat. Test aracımızda sürücü koltuğu elektrikli ayara sahipti. Arkada baş mesafesi, test aracımızdaki cam tavan nedeniyle biraz kısıtlıydı. Diz ve omuz mesafeleri ise başarılı.





Kompakt hatchback bir otomobil için iddialı bir değer olan 395 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlanınca 1301 litreye kadar çıkıyor.

Sonuç

Yeni i30 HB, Türkiye'de 1.4 litrelik atmosferik (100 HP) ve turbo (140 HP) benzinli motorların yanı sıra 1.6 turbo dizel motorla satılıyor. Test aracımızda 1.6 CRDi motor ve 7 ileri DCT çift kavramalı otomatik şanzıman vardı. Sadece Elite donanımıyla satılan bu versiyonun baz fiyatı 111.050 TL. Ayrıca Plus ve

Smart adlı paketler satın alınabiliyor. Bunlar tel tek satın alınırsa fiyatları sırasıyla 7000 TL ve 8000 TL. İkisi birlikte satın alınırsa indirimli olarak 13.850 TL tutuyor. Hyundai Assan; yeni i30 HB'de 3 yıl/sınırsız km, 5 yıl/100.000 km ve 7 yıl/80.000 km mekanik garanti opsiyonları sunuyor. Yeni i30 HB, en yoğun rekabetlerden birinin yaşandığı kompakt hatchback sınıfında iddialı modeller arasındaki yerini aldı.

Hyundai i30 Hatchback 1.6 CRDi DCT

Fabrika verileri	
Motor:	1582 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	DCT (çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.6 saniye
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4340 / 1795 / 1455 mm
Bagaj hacmi:	395-1301 lt
Tüketim (Ortalama):	3.8 lt 100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı
⊕	DCT konforu, tüketim, emisyon, bagaj
⊖	Sert süspansiyon, arkada baş mesafesi

99 g/km A

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ

e-otodergi