

WWW.

MAYIS 2019

SAYI:129

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

FERRARI P80/C

• HYUNDAI KONA 1.6 CRDi DCT 4X2 • JAGUAR I-PACE • PEUGEOT 308 GTi • SMART EQ FORTWO COUPE • PEUGEOT RIFTER 1.5 BlueHDi 130 HP EAT8 GT-LINE

Bayram zehir olmasın

Bayramda milyonlarca kişi hava, deniz ve karadan birçok farklı araçla yollara döküldü. Kimi memleketine gidip ailesiyle hasret giderecek, kimi yaz sıcaklarının da gelmesiyle deniz-güneş tatili yapacak. İşte bu noktada, özellikle karadan yolculuk edecek kişileri uyarmak istiyorum. Eğer kendi aracınızla yola çıkarsanız, dikkat etmeniz gerekenleri hatırlatmamda fayda olduğunu düşünüyorum. Öncelikle aracınızın bakımlı olması önemli. Klima gazından fren balatalarına, lastiklerin diş derinliğinden aküye kadar tüm parçaların eksiksiz çalışıyor ve kurallara uygun olduğu kontrol edilmeli. Yola çıkmadan önce ve yolda verilen molalarda mutlaka lastik basınçları kontrol edilmeli. Unutmayın ki aracınızın yola temas ettiği tek nokta lastiklerdir. Aracın bakımlı olmasının yanı sıra sürücünün de dinç ve uykusunu almış olması gerekiyor. Sürüş sırasında iki saatte bir kısa molalar verip araçtan inip kısa yürüyüşler yapmak gerek. Eğer klimayla yol alıyorsanız, yine arada bir camları açıp iç mekandaki havanın değişmesini sağlamak faydalı olacaktır. Araçta hangi koltukta oturuyor olursa olsun tüm yolcuların emniyet kemeri takması gerektiğini hatırlatmak isterim. Bebek ve çocuklar da kendilerine uygun

koltuklar da oturmaları elbette. Vereceğiniz yemek molasında ağır yemekler yememeniz, hatta ayran içmek ve yoğurt yemekten kaçınmanız (Bu yiyecek ve içecek uyku getirebilir) bile isabetli olacaktır. Yeterli su tüketimini de asla ihmal etmemelisiniz. Son olarak; trafik işaret ve işaretçilerine uymak, hız limitlerini aşmamak da çok önemli. Bunlara dikkat ettiğiniz taktirde hem kendinizin hem de trafikteki diğer canlıların hayatı emniyette olur. Unutmayın ki, gideceğiniz yere 1-2 saat geç varmak, hiç varamamaktan çok daha iyidir. Herkese iyi bayramlar dilerim.



Tatlı rekabet

BMW'nin sosyal medya hesaplarında yayınladığı Mercedes-Benz'in İstanbul doğumlu CEO'su Dieter Zetsche'nin emekliliği ile ilgili 53 saniyelik video, hem centilmence, hem de ince kurgulanmış mesajlar içeriyor. Bu videoda yer alan kişi tabii ki Zetsche'nin kendisi değil, bir benzeri... Video boş bir sandalye ve "son gün" yazısı ile başlıyor. Daha sonra çalışanlar ile vedalaşan Zetsche makam şoförünün kullandığı S-Class ile evinin önüne bırakılıyor. Devamında ekranda "free at last-sonunda özgür" yazısıyla garajın kapısı açılıyor ve garajda klasik bir Mercedes görünüyor. Garajın görünmeyen kısmındansa bir anda BMW i8 Roadster'in direksiyonunda Zetsche kadrja giriyor ve sonunda da Zetsche'ye, yıllardır ilham veren rekabeti için teşekkür ediliyor.

Şimdi bu videonun çözümlemesine bakalım... Videonun başlığı "emeklilik çok açık geleceğinizi keşfetmenizle ilgilidir" anlamına gelen "retirement is about exploring your wide open future." Emeklilik, yurtdışında hele ki ekonomik yönden gelişmiş bir ülkedeyseniz ertelediğiniz hayallerinizi gerçekleştirdiğiniz bir zaman. Videoda üstü açık bir i8 kullanılması rastlantı değil. Zira üstü açık otomobiller "open top" olarak da tanımlanırlar. Bu sayede Zetsche "açık" geleceğini; üstü "açık" genç işi bir BMW ile buluyor ve hayallerine BMW ile gidiyor veya kavuşuyor. Bu arada garajdaki klasik araç gördüğüm kadarıyla 1954 yılında tanıtılan, yaşı neredeyse Zetsche ile aynı olan Ponton olarak bilinen W 180 kodlu bir Mercedes. Mercedes her ne kadar tasarım dilini gençleştirse de çoğu kişi için "yaşını başını almış, durulmuş" insanların otomobili. Sonuçta Mercedes gamında i8'den çok daha hızlı ve spor otomobiller yok mu, elbette var. Ama o Ponton orada Mercedes'in "yaşını başını almış" imajına gönderme yapmak için bulunuyor. Mutlu bir ay dilerim.





31



35



47

HABERLER

- 16 Rakamlarla otomotiv
- 17 Nisan 2019 otomobil satışları
- 23 e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 24 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 25 Ferrari P80/C

İLK SÜRÜŞ

- 31 Hyundai Kona 1.6 CRDi DCT 4x2



25

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 35 Jaguar I-Pace
- 41 Peugeot 308 GTi
- 47 Smart EQ fortwo coupe
- 53 Peugeot Rifter 1.5 Bluehdi 130 Hp
- Eat8 GT-Line

YASAL UYARI

- 58 e-otodergisi yasal uyarı yazısı

e-otodergisi

MAYIS 2019 - SAYI 129

Sahibi

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

Editörler

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

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergisi.com

e-otodergisi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergisi'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.

ID.3 2020'de yollara çıkacak

Volkswagen'in merakla beklenen tamamen elektrikli model ailesi ID'nin ilk üyesi ID.3'e ait teknik detaylar açıklandı. ID.3'ün dünya prömiyeri, Eylül ayındaki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirilecek. Volkswagen'in bu modele ID. 3 adını vermesinin iki nedeni bulunuyor: İlki, markanın ve genel olarak otomotiv sektörünün sınıflandırma sisteminde kompakt otomobillerin segmenti 3 olarak adlandırılıyor. İkincisi ise, ID.3 model lansmanının, marka tarihinde Beetle ve Golf'ün ardından stratejik öneme sahip üçüncü bölümü açtığı kabul ediliyor. Volkswagen'in Avrupa genelinde ön sipariş almaya başladığı model, 330 ila 550 kilometre menzile sahip üç farklı batarya seçeneğiyle satışa sunulacak. Volkswagen, Berlin'de düzenlenen bir etkinlikte, ilk teslimatına 2020 yılında başlayacağı ve ID.3'ün 30.000 adetle sınırlı ilk seri üretim versiyonu ID.3 1ST ile ilgili teknik detayları paylaştı. 420 km'lik (WLTP) bir menzile sahip olacak olan ID.3 1ST özel modeli, dört renk ve üç versiyonla satışa sunulacak. VW, ön rezervasyon yapan müşterilerine, ID.3 1ST otomobilleri için ilk sene boyunca 2200 KW'a kadar ücretsiz elektrik enerjisi alma olanağı sunuyor. Kullanıcılar araçlarını, "We Charge" adlı VW şarj uygulamasına bağlı tüm halka açık şarj noktalarında, Volkswagen'in de yer aldığı Avrupa çapındaki IONITY'yi kullanarak da şarj edebilecekler.



Yeni Honda SUV Ailesi.

Hislerinizi harekete
geçirmeye hazır.

Sportif tasarım, üstün güvenlik teknolojileri ve ferah iç mekan.
Yeni CR-V ile birlikte şimdi yeni Honda HR-V de
hislerinizi harekete geçirmeye hazır.

Yeni Honda
HR-V

Yeni Honda
CR-V



BMW 1 SERİSİ

Yeni BMW 1 Serisi, önden çekişli yeni mimarisi ve tasarım çizgisiyle yollara çıkmak için gün sayıyor.





BMW 1 Serisi'nin üçüncü nesli ortaya çıktı. Yeni BMW 1 Serisi'nin BMW tutkunları açısından en önemli farkı, artık önden çekişli bir aktarmaya sahip olması. Çünkü BMW 1 Serisi, kompakt hatchback liginde alınabilecek tek arkadan itişli otomobildi ve bu da onu meraklıların gözünde ayrıcalıklı bir konuma taşıyordu. Yeni 1 Serisi'nin ilk kamuoyu gösterimi 25-27 Haziran 2019 tarihleri arasında Münih'te düzenlenecek NextGen etkinliğinde olacak. Dünya prömiyeri ise 2019 Eylül ayında düzenlenecek Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yapılacak.

Hatırlanacağı gibi ilk nesil BMW 1 Serisi 2004 yılında yollara çıkmıştı ve arkadan itişli aktarmasıyla, kompakt HB sınıfına renk katmıştı. 2011'de yollara çıkan ikinci nesil 1 Serisi' de bu heyecanı devam ettirmişti ve ilk iki neslin toplam satışı 1.3 milyon adet olarak kayıtlara geçti.

YENİ MİMARİ, YENİ ORANLAR

Yeni 1 Serisi'nin önden çekişli mimarisi, otomobilin görünümünde ve oranlarında belirgin bir değişikliğe neden olmuş. Bunlardan en fazla dikkat çeken motor kaputunun daha kısa ve eğimli olması. Ayrıca 1 Serisi'nde ilk defa panoramik cam tavan seçeneği

3. Nesil ile opsiyonel olarak sunulacak. Benim kendi kişisel görüşüme göre bir önceki BMW 1 Serisi daha dinamik bir görüntüye sahipti.

Otomobilin ölçülerine baktığımızdaysa 4139 mm'lik uzunluğunun eskisinden 5 mm daha kısa, 1799 mm'lik genişliğinin 34 mm daha fazla, 1434 mm'lik yüksekliğin 13 mm daha az olduğu görülüyor. Dingil mesafesinde de 2 cm'lik bir kısalma var, yani 2670 mm.

Önceki nesil 1 Serileri, hiçbir zaman arka koltuktaki yaşam alanıyla iddialı olmamışlardı. Ancak Yeni BMW 1 Serisi'nin önden çekişli olması nedeniyle eskisinden

daha büyük bir iç hacim sunduğu açıklanıyor. Resmi açıklamalara göre arka koltuklardaki diz mesafesi 33 mm, baş mesafesiye 19 mm artış göstermiş. Bagaj hacmi de 20 lt'ik artışla 380 lt olmuş.

Kalite hissinin yükseltildiği ifade edilen ön konsolda, yeni nesil birçok otomobilde olduğu gibi dijital bir gösterge tablosu kullanılmış. Bu ekranın ölçüsü, tıpkı multimedya ekranı gibi 10.25 inç.

MOTOR SEÇENEKLERİ

Yeni 1 Serisi'nde ilk etapta 3'ü dizel (116d, 118d, 120d xDrive) ve ikisi benzinli (118i ve 135i xDrive) olmak üzere 5 motor seçeneği olacak.

116d'de yer alan 1.5 lt'lik 3 silindirli motor 116 HP güç ve 270 Nm tork üretiyor. 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla versiyonunda (6 ileri manuel de var)



0-100 km/s hızlanmasını 10.1 saniyede tamamlarken, maksimum 200 km/s'ye ulaşabiliyor ve ortalama tüketimi 3.8-4.2 lt/100 km.

118d'de ve 120d xDrive'da ise 4 silindirli, 2.0 litrelik dizel motor görev yapıyor. 150 HP güç ve 350 Nm tork üreten 118d, 0-100 km/s hızlanmasını 8.4 saniyede tamamlayıp, 214 km/h maksimum hıza ulaşabiliyor. Ortalama yakıt tüketim değeri ise 4.1-4.4 lt/100 km. Bu değerler 190 HP güç ve 400 Nm tork üreten 120d xDrive'da sırasıyla 7.0 sn, 230 km/h ve 4.5-4.7 lt/100 km.

Benzinli motor gamının giriş seviyesini oluşturan 118i'de, 118d'nin aksine 1.5 litrelik bir motor görev yapıyor. 140 HP güç, 220 Nm tork üreten bu motor 118i'yi 8.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıırken, maksimum 213 km/s'ye çıkartıyor ve fabrika verilerine göre ortalama 5.0-5.7 lt/100 km yakıt tüketimine sahip. Gelelim yeni 1 Serisi'nin seri başı olan model 135i xDrive'a... Bu otomobilde 306 HP güç ve 450 Nm tork üreten, 2.0 litrelik motor görev yapıyor. Ortama yakıt tüketim değeri 6.8-7.1 lt/100 km olarak açıklanan bu otomobil 0-100 km/h hızlanmasını 4.8 saniyede tamamlayıp, maksimum 250 km/s'ye ulaşabiliyor.

SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ

Otomobil henüz yollara çıkmadığı için kullanma şansımız olmadı. Ancak BMW, yeni 1 Serisi'nin çok dinamik bir sürüşe sahip olacağını belirtiyor. Otomobilde i3'te de kullanılan ARB sistemi, DSC ile birlikte çalışarak otomobilin özellikle ıslak zeminde viraj çıkışlarında dengeli bir güç aktarımı yapabilmesine olanak tanıyacak.

Yeni 1 Serisi'nde standart, 10 mm alçaltılmış M Spor süspansiyon ve adaptif havalı süspansiyon olmak üzere 3 farklı süspansiyon seçeneği sunuluyor. Arkada çok kollu bağımsız süspansiyon giriş modellerinden itibaren sunulan bir özellik.

Önden çekişli yeni BMW 1 Serisi'nin, arkadan itişli BMW tutkunlarını ne ölçüde memnun edeceğini, otomobil yollara çıkınca göreceğiz.





Yeni CLA bayilerde

Mercedes-Benz'in dört kapılı kompakt coupe modeli CLA, tamamen yenilenmesinin ardından iki farklı motor seçeneğiyle Mayıs ayı itibarıyla ve 301.500 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye'de satışa sunuldu. Kompakt sınıftaki en heyecan verici tasarımlardan birini sunan yeni Mercedes-Benz CLA, MBUX İç Mekan Yardımcısı ve dolaylı komutları dahi anlayan akıllı ses komut sistemi gibi birçok akıllı çözüm sunuyor. Güçlü tasarımı ve GT tarzındaki iz genişliğiyle sürüş keyfi arttırıldığı belirtilen yeni CLA, MBUX – Mercedes Benz Kullanıcı Deneyimi ve ENERGIZING Paketi gibi donanımlarıyla segmentinde farklı özelliklere sahip. Kapsamlı simülasyon ve model çalışmaları sonucunda 0,23 Cd rüzgar sürtünme katsayısıyla dünyanın en aerodinamik seri üretim otomobillerinden biri olan yeni CLA, bu sayede daha düşük yakıt tüketimi ve daha yüksek performans vaat ediyor. Kompakt sınıftaki ilk 4 kapılı coupé olan Mercedes-Benz CLA, dünya çapında 750.000'i aşkın satışın ardından ikinci nesliyle yollara çıkmaya başladı. Türkiye'de Mayıs ayında bir benzinli (CLA 200) ve bir de dizel (CLA 180 d) olmak üzere iki farklı motor seçeneğiyle müşterileriyle buluşmaya başlayan yeni CLA, markanın en son teknolojik özelliklerini bünyesinde barındırıyor.



Üstün LPG teknolojisiyle yüksek tasarruflu Duster ECO-G Türkiye'de!

TASARRUFA BAŞLA >



Yeni Toyota RAV4 Hybrid ve Camry Hybrid satışa sunuldu

Toyota, Hybrid ürün gamı yeni RAV4 Hybrid ve yeni Camry Hybrid ile güçlendi. İstanbul'da İntercity İstanbulpark'ta düzenlenen basın toplantısında konuşan Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt tüm dünyada 13 milyonun üzerinde, Türkiye'de 12 bin 88 adet Toyota hibrit araç satışının gerçekleştiğini söyledi. Hibrit bilinirliğini yerleştirmek için büyük ve önemli adımlar attıklarını ifade eden Bozkurt "Hibrit artık gelecek stratejimizin temelini oluşturuyor. Toyota'nın 2020 vizyonu içinde

her binek modelin bir hibrit versiyonu olması hedefini Türkiye olarak bir yıl öncesinden gerçekleştirdik. Artık her segmentteki binek otomobil modellerimizin birer hibrit versiyonu bulunuyor. Bunun yanında hibriti tercih edenlerin sayısı da günden güne artış gösteriyor. Şimdi de lüks segmentte Camry, SUV segmentinde de RAV4 ile hibrit ürün gamımızı genişletirken, hibrit versiyon seçeneği ile müşterilerimizin taleplerine cevap vereceğiz" dedi.





YENİ TOYOTA RAV4 HYBRID

Yeni (5. Nesil) Toyota RAV4 Hybrid ülkemizde Flame (336.000 TL), Passion (385.000 TL) ve Passion X-Pack (405.300 TL) olmak üzere üç donanım seviyesiyle satılıyor.

Toyota New Global Architecture (TNGA) kullanılarak üretilen ve ağırlığı azaltılan yeni RAV4 Hybrid'in uzunluğu 4600 mm (-5 mm), genişliği 1855 mm (+10 mm), yüksekliği ise 1685 (+10 mm). Dingil mesafesi 30 mm'lik artışla 2690 mm olan yeni RAV4'ün bagaj hacmi de 79 lt'lik artışla 580 lt olmuş. Oturma pozisyonu 15 mm daha alçak olan otomobilin ön görüş açıları da eskisinden daha iyi.

Toyota RAV4 Hybrid 4x4'te biri benzinli, ikisi elektrikli olmak üzere sistem gücü 222 HP olan t3 tane motor bulunuyor. Dört tekerlekten çekişli RAV4 Hybrid, 0-100 km/s hızlanmasını 8.1 saniyede tamamlarken maksimum 180 km/s hıza ulaşıyor. Otomobilin fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi ise 4.5 lt/100 km.





YENİ TOYOTA CAMRY HYBRID

Yeni Toyota Camry Hybrid, lansmana özel 479.000 TL'lik fiyatla ülkemizde satışa sunuldu. Toyota Türkiye tarafından E segmenti bir otomobil olarak konumlandırılan yeni Camry Hybrid, tıpkı yeni RAV4 Hybrid gibi Toyota New Global Architecture (TNGA) kullanılarak üretilmiş bir araç. Bu platform, motorun daha alçak konumlandırılmasına, yani ağırlık merkezinin daha düşük olmasına olanak tanıyor. Katamaran tarzı tampon ızgarası, gergin hatlar ve yere sağlam basan bir ifadeye sahip otomobilin uzunluğu 4885 mm, genişliği 1840 mm yüksekliği 1455 mm ve dingil mesafesi ise 2825 mm.

Yeni Camry Hybrid'de yer alan 4 silindirli 2.5 lt'lik motorun termal verimliliği %41. Toplam sistem gücü 218 HP olarak açıklanan otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 8.3 saniyede tamamlayıp, maksimum 180 km/s'ye çıkabiliyor. Yakıt tüketim ortalaması ise fabrika verilerine göre 4.3 lt/100 km. Önden çekişli otomobilde önde McPherson, arkada çift salıncaklı süspansiyon kullanılmış.





DS 3 Crossback siparişleri başladı

DS Automobiles Türkiye, Etiler'deki DS Store İstanbul'da özel müşterilerini ağırlayarak yeni DS 3 Crossback modelinin ön siparişlerini kabul etmeye başladı. Yeni nesil DS otomobillerinin ikincisi olan DS 3 Crossback yoğun bir ilgiyle karşılandı. Bu otomobil, tamamı 8 ileri şanzımana sahip ödüllü PureTech 130 ve PureTech 155 benzinli motorların yanı sıra BlueHDİ 130 dizel motor seçeneğiyle Haziran ayının ikinci yarısında Türkiye yollarına çıkacak. Markanın premium ve avangart tasarımına uygun olarak tasarlanan ve 300 m2'si kapalı olmak üzere 600 m2 alana kurulan DS STORE İstanbul'daki etkinlikte konuşan DS Automobiles Türkiye Marka Müdürü Çağrı Kutay: "DS; tasarım, kullanılan asil malzemeler ve işçilik detaylarıyla diğer markalardan ayrışıyor. Yeni nesil DS otomobillerinin ikincisi olan DS 3 Crossback, tanıtımının yapıldığı 2018 Eylül ayından bu yana yoğun bir ilgiyle karşılanıyor. Şehir içinde kullanım kolaylığı arayan ancak bu sırada konforundan vazgeçmek istemeyen ve karakterini dışa vurmak isteyen bir kitle ile birlikte Haziran ayının ikinci yarısındaki lansmanımıza gün sayıyoruz" dedi.

Tucson'a yeni donanım: Style Plus

Hyundai'nin popüler modeli Tucson, fiyat avantajlı yeni bir donanım seviyesine kavuştu. Style Plus adı verilen modelin nakit ve hurda indirimli satış fiyatı 175 bin TL'den başlıyor. Hyundai Assan, geçtiğimiz yıl makyajlı olarak satışa sunduğu Tucson modeliyle dikkat çekmeye devam ediyor ve Mayıs'tan itibaren yepyeni bir donanıma daha kavuştu. C-SUV segmentinin en önemli modellerinden biri olan Tucson, özellikle 136 HP'lik 1.6 lt dizel motor seçeneğiyle popülerliğini daha da arttırdı. Style Plus adıyla sunulan yeni donanım seviyesi, hem fiyat avantajını hem de 1.6 litrelik dizel ve 7 ileri DCT şanzıman keyfini bir arada sunuyor. Tucson Style Plus'ta sunulan donanımlar arasında panoramik cam tavan, 18 inç alaşım jantlar, elektronik park freni, 7 inç dokunmatik ekran, geri görüş kamerası, krom ön ızgara ve cam çerçeveleri, ısıtılabilir ön koltuklar ve yan aynalarda karşılaştıra lambaları bulunuyor. Yeni versiyonla ilgili görüşlerini dile getiren Hyundai Assan Genel Müdürü Önder Göker, "Style Plus ismiyle kullanıcılarımızın beğenisine sunduğumuz yeni donanım seviyesi, giriş ve orta seviye arasında ideal bir denge kuruyor. Kona ve Tucson modellerimizle SUV satışlarımızı iki katına çıkarmak istiyoruz" dedi.





Yeni Citroen Berlingo satışa sunuldu

İlk defa 1996 yollara çıkan ve kombivan sınıfının yaratıcısı olan Citroen Berlingo, ilk iki nesilde dünyada toplamda 3.3 milyondan fazla satışa ulaştı. Üçüncü nesli Nisan sonu itibarı ile ülkemizde satışa sunulan Berlingo'da 1.6 BlueHDi 100 HP ve 1.5 BlueHDi 130 HP olmak üzere iki dizel; 1.2 PureTech 110 HP benzinli olmak üzere üç motor seçeneği mevcutken, donanım seviyesi seçeneği Feel ve Shine olmak üzere iki tane. Otomatik şanzıman seçeneği ise Türkiye'de satılmıyor. En uygun fiyatlı Berlingo 99.000 TL'lik etikete sahip 1.2 PureTech 110 HP motorlu Feel donanım seviyesindeki araç. Feel donanım seviyesinde 2250 TL'lik Stil Paketi ile (16 inç alaşım jantlar, LED gündüz farları, arka park sensörü) donanımı zenginleştirmek mümkün. Shine'da ise opsiyonel donanım seçeneği daha fazla. Shine donanım seviyesini Modutop tavan (3500 TL) , XTR Paketi (3500 TL: 17 inç alaşım jantlar, wild kumaş döşeme, turuncu detaylar, siyah yan aynalar, gövde



renge tampon korumaları) daha kullanışlı ve daha şık, Güvenlik Plus Paketi ile de (3500 TL: yorgunluk uyarısı, kör nokta uyarısı, şerit takip uyarısı, trafik levhası tanıma sistemi, anahtarsız giriş ve çalıştırma, yağmur sensörü, akıllı far asistanı) ile daha güvenli hale getirebilmek mümkün.



Yeni Citroen Berlingo lansman fiyat listesi

1.2 PureTech 110 HP Feel:	99.000 TL
1.6 BlueHDi 100 HP Feel:	112.000 TL
1.6 BlueHDi 100 HP Shine:	121.000 TL
1.5 BlueHDi 130 HP Shine:	125.000 TL

Erkek bakımında Ducati ve Arzum işbirliği: “Ducati by Arzum”

İtalya'nın önde gelen motosiklet markası Ducati ve Türkiye'nin önde gelen elektrikli ev aletleri markalarından Arzum'un işbirliği ile üretilen Ducati by Arzum erkek bakım seti ve saç kesme makinesi setleri satışa sunuldu. Ducati By Arzum erkek bakım setlerinin paslanmaz çelik bıçaklı ve titanyum bıçaklı olmak üzere iki ana kategorisi mevcut. Paslanmaz çelik bıçaklıların giriş basamağını 229.90 TL'lik Ducati by Arzum Steering saç kesme makinesi oluşturuyor. Titanyum bıçaklıların giriş seviyesindeyse 319.90 TL'lik Ducati by Arzum Gearbox erkek bakım seti var. Ducati by Arzum gamının zirvesinde ise 449.90 TL'lik Race yer alıyor. Toplam 16 aksesuarı bulunan Race 0,3 mm hassasiyetle 33 farklı ayarda kısaltma ve şekillendirme sağlıyor. Ducati by Arzum erkek bakım setlerinin makineleri 90 dakikalık şarjla 60 dakikalık kullanım sağlayabiliyor.



Emre Özocak Opel Türkiye'de

Groupe PSA bünyesinde faaliyetlerini sürdüren Opel markasının yeni Pazarlama Direktörü Emre Özocak olarak açıklandı. Halihazırda Groupe PSA'nın Kuzey Afrika ve Ortadoğu Ofisi bünyesinde İsrail/Filistin Bölge Müdürü görevini sürdüren Özocak, Mayıs ayı itibarıyla Opel Türkiye'nin tüm pazarlama faaliyetlerinden sorumlu oldu. Özocak, yedi yılı satış, beş yılı Pazarlama ve iki yılı Global Pazarlar üzerine olmak üzere toplam 14 yıllık ticari ve binek otomotiv sektörü birikimiyle önemli bir tecrübeye sahip. Otomotiv sektöründeki kariyerine 2005 yılında Isuzu Satış Bölge Müdürü olarak başlayan Özocak, 2010 yılında Nissan Satış Bölge Müdürü görevini üstlendi. 2012 yılında aynı marka bünyesinde Pazarlama departmanına geçiş yaptı ve sırasıyla SUV modelleri Ürün Müdürü, Pazarlama Müdür Yardımcılığı ve Pazarlama Müdürlüğü pozisyonlarına yükseldi. 2017 yılında Groupe PSA bünyesine katılan Özocak, iki yıl boyunca İsrail/Filistin Bölge Müdürü görevini sürdürdü. Atama kararı sonrası Groupe PSA CEO'su Olivier Cornuaille şu açıklamada bulundu: "Emre Özocak grubumuzun dinamiklerine hakim, üretken bir isim. Bu atamanın markamız adına hayırlı olmasını umuyorum."

Hazırlayan: Emre Anamur

2274

5 Mayıs'ta Ford Otosan ana sponsorluğunda İzmir'de düzenlenen Wings for Life World Run'a katılan Ford Team'de 2274 kişi omurilik felçlilerine destek sağlamak için koştu.



31

SEAT, son 8 yılda, ürettiği araç başına su tüketimini yüzde 31 oranında azalttı.



31

DS markasının amiral gemisi DS 7 Crossback E-Tense 4x4, kilometre başına 31 gram karbondioksit salımı ve yeni WLTP sertifikasyon döngüsüne göre 100 km'de 1.4 litre benzin tüketimiyle yeni sertifikasyon testlerinden geçti.

131

Ford Şahsuvaroğlu, Türkiye'nin önde gelen lojistik firması Ekol Lojistik'e 131 adet Ford Focus satışı gerçekleştirdi.



25

Audi, bugüne kadar dünya çapında 7,5 milyon adetlik satışa ulaşan ve markanın tarihinde en çok satan modeli olan A4'ün 25'inci yaşını kutluyor.



225.000.000

Tofaş'ın 1 milyar dolarlık yatırımla hayata geçirdiği ve ürün geliştirme sürecinde önemli sorumluluklar üstlendiği Egea model ailesi için 225 milyon dolar tutarında makyaj yatırımı gerçekleştirileceği açıklandı.

Seçim de, satışlar da bitti

Yılın dördüncü ayında satışlarda sert düşüş gözlemlendi. Nisan ayında 10.229 adedi yerli üretim, 14.187 adedi ise ithal olmak üzere toplam 24.416 adet otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı artarak yüzde 41.9 oldu.

Yazı: İsa Demir

Mart ayında yapılan yerel seçimlerin sonrasında otomobil fiyatlarının yükseleceği beklentisi insanların alımlarını öne çekmişti. Bunun sonucu olarak Mart ayındaki satışlar kısmen daha iyi gelmişti. Ancak bu durum Nisan ayına olumsuz yansıdı ve satışlar ciddi oranda geriledi.

Nisan ayında satışlar geçen yıla göre yüzde 55.7 oranında geriledi. Nisan ayının 10 yıllık ortalaması ise 52.093 adet. Yani 10 yıllık ortalamanın yüzde 53 gerisindeyiz ve önümüzdeki aylarda bu durumun değişmesi için iyi bir hikaye görünmüyor.

Yılın dördüncü ayında 10.229 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 41.9

seviyesinde gerçekleşti. 3914 adet otomobil satan Fiat, yerli üretici markalar arasında lider oldu. 2658 adet satışla Renault ikinci, 1781 adet satışla Toyota üçüncü geldi. 1238 adet satan Honda ise dördüncü geldi. Nisan ayında satılan ithal otomobil sayısı 14.187 oldu. İthal markalar arasında Volkswagen 2329 adetle en çok satan marka oldu. 1627 adet satan Peugeot ikinci, 1089 adetle Hyundai üçüncü, 1055 adetle Opel ise dördüncü geldi.

Model sıralamasına gelince: Nisan ayında Fiat Egea Sedan arayı iyice açmış görünüyor. 3698 adet satan Fiat Egea Sedan birinci olurken 1500 adet satışla Toyota Corolla Sedan ikinci, 1301 adet satışla ise Renault Clio HB üçüncü oldu.

Son 10 yılın ortalamasına baktığımız zaman Nisan ayının Mart ayından daha düşük çıktığına pek tanık olmadık. Bu bile bize bu yıl otomobil satışlarının iyiye gitmeyeceği konusunda bir fikir veriyor. Mayıs ayının Ramazan'a denk gelmesi ise satışların yatay seyretmesine neden olabilir.

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

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2019	2019	Aylık değişim (%)
Ocak	26.611	10.979	- 58,79
Şubat	35.901	19.205	- 46.50
Mart	59.798	38.628	- 35.40
Nisan	55.108	24.416	- 55.69

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Fiat	3914	14.435
2	Renault	2658	13.147
3	Toyota	1781	5050
4	Honda	1238	4102
5	Hyundai	503	1447
6	Ford	135	436
Toplam		10.229	38.617

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019	Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Volkswagen	2329	9285	27	Mazda	31	104
2	Peugeot	1627	5205	28	DS	27	46
3	Hyundai	1089	4586	29	Alfa Romeo	23	79
4	Opel	1055	3852	30	Jaguar	20	60
5	Dacia	910	3905	31	SsangYong	6	45
6	Nissan	887	3886	32	Lexus	3	13
7	Ford	774	2937	33	Ferrari	3	7
8	BMW	724	2410	34	smart	2	16
9	Skoda	687	2933	35	Maserati	2	10
10	Mercedes-Benz	563	2473	36	Aston Martin	1	6
11	Audi	515	2246	37	Bentley	1	3
12	Renault	490	2067	38	Lamborghini	1	2
13	Citroen	378	978	39	Infiniti	0	0
14	Volvo	360	1150	Toplam		14.187	54.611
15	Kia	357	1372				
16	Honda	281	827				
17	SEAT	269	1212				
18	Suzuki	142	550				
19	Jeep	138	625				
20	Toyota	103	396				
21	MINI	91	334				
22	Fiat	80	197				
23	Land Rover	80	250				
24	Subaru	75	271				
25	Mitsubishi	34	173				
26	Porsche	29	100				



Hyundai i10 birinci

Yerli üretim Hyundai i10, Nisan ayında 42 adet satarak kendi segmentinde lider oldu. Zaten üretilmeye başlandığından bu yana hep lider konumunda. Aslında Türkiye ekonomisi biraz daha iyi olsa, Hyundai i10 modelinin de satışlarının biraz daha fazla olduğuna tanıklık edebilirdik.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Hyundai i10	42	137
2	Kia Picanto	11	37
3	Fiat 500	3	12
4	Fiat Panda	3	13
5	Smart Fortwo	2	14
A Segmenti toplam satış		62	
A Segmenti pazar payı			% 0,25



Liderliğe devam

Bursa'da üretilen Renault Clio HB, Nisan ayında satışları düşse de liderliğini devam ettirdi. Normalde düşüş olduğu zaman tüm modellerde benzer bir azalma görülüyor. Volkswagen Polo ve Hyundai i20 modellerinde de düşüş olduğundan Renault Clio HB birinciliğini devam ettirdi.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Renault Clio HB	1301	5839
2	Volkswagen Polo	621	1779
3	Hyundai i20	461	1310
4	Opel Corsa	324	1015
5	Dacia Sandero	283	1344
6	Nissan Micra	82	490
7	Kia Rio HB	54	210
8	Toyota Yaris	46	233
9	Peugeot 208	46	162
10	Ford Fiesta	40	212
B Segmenti-HB toplam satış		3482	
B Segmenti-HB pazar payı			% 14,3



Peugeot 301 liderliği sevdi

Bundan birkaç yıl önce B segmentinde Renault, Fiat ya da Hyundai'nin dışında bir marka lider olacak denilseydi pek inanan çıkmazdı herhalde. Çünkü bu üç marka da B segmenti sedan kategorisine büyük önem veriyorlardı. Ama ne olduysa bu üç marka da C segmentine ağırlık verdi ve Peugeot gelip bu boşluğu doldurdu.

B segmenti sedan - en çok satan 4 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Peugeot 301	571	2157
2	Citroen C-Elysee	229	659
3	Renault Symbol	177	505
4	Skoda Rapid	1	16
B Segmenti-Sedan toplam satış		978	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 4,0



Sıralama değişmedi

Ekonomik krizin en fazla etkilediği segmentlerden biri de C hatchback sınıfı. Satışlar 1000'li rakamların çok altında seyrediyor. Volkswagen Golf satışları da eskisi gibi yüksek değil, fakat istikrarlı olduğu için bu model liderliğini devam ettiriyor. 502 adet satan Volkswagen Golf'ün arkasından 212 adet satışla SEAT Leon geldi.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Volkswagen Golf	502	1915
2	SEAT Leon	212	900
3	BMW 1 Serisi	179	427
4	Volvo V40	160	512
5	Opel Astra HB	146	408
6	Fiat Egea HB	113	435
7	Honda Civic HB	108	303
8	Audi A3 Sportback	86	156
9	Renault Megane HB	57	353
10	Mercedes-Benz A Serisi	39	212
C Segmenti-HB toplam satış		1723	
C Segmenti-HB pazar payı			% 7,1



Fiat Egea Sedan koşuyor

C segmentinde geçen yılın en fazla satan otomobili olan Fiat Egea Sedan, 2019 yılında rakipleriyle arasını iyice açmaya başladı. Öyle ki, Nisan ayına geldiğimizde, en yakın rakibiyle arasındaki ilk dört aydaki fark 8000'e yaklaştı. Diğer iddialı modellerle olan fark ise 10.000'i gördü.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Fiat Egea Sedan	3698	13.676
2	Toyota Corolla Sedan	1500	4207
3	Honda Civic	1238	4102
4	Renault Megane Sedan	1220	6073
5	Ford Focus Sedan	527	1901
8	Skoda Octavia	396	1551
7	Hyundai Accent Blue	337	1617
6	Opel Astra Sedan	269	1344
9	Hyundai Elantra	98	515
10	Audi A3 Sedan	67	327
C Segmenti-Sedan toplam satış		9370	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 38,4



Volkswagen Passat birinci

Daha önce de belirttiğimiz gibi, Volkswagen Passat'ın satışlarının istikrarlı bir şekilde gittiğini görmekteyiz. Satışlar tüm modellere paralel düşüş gösterse bile Passat 606 adet satışla Nisan ayında en öndeydi. 296 satan Mercedes-Benz C Serisi onu takip ederken 236 adet satışla peşinden Skoda Superb geldi.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Volkswagen Passat	606	3343
2	Mercedes-Benz C Serisi	296	1571
3	Skoda Superb	236	1065
4	BMW 3 Serisi	144	610
5	Audi A4	90	885
6	Volkswagen Arteon	78	167
7	Renault Talisman	38	231
8	Opel Insignia	34	239
9	Ford Mondeo	12	25
10	Mazda 6	4	10
D Segmenti-Sedan toplam satış		1504	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 6,2



5 Serisi tekrar sahneye çıktı

Yenilendikten sonra daha dinamik hatlara sahip olan Audi A6 modeli ile BMW 5 Serisi arasından 2019 yılında kıyasıya bir rekabet söz konusu. 172 adet satışla Nisan ayında lider olan BMW 5 Serisi, ilk dört aylık toplamda ise sadece 4 adet farkla Audi A6 modelinin önüne geçebildi.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	BMW 5 Serisi	172	457
2	Audi A6	136	453
3	Mercedes-Benz E Serisi	99	306
4	Volvo S90	50	87
5	Jaguar XF	0	0
E Segmenti-Sedan toplam satış		466	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 1,9



Sportiflik ön planda

Yenilendikten sonra daha agresif ve sportif çizgiler taşıyan Mercedes-Benz CLS modeli satışlarını arttırmaya devam ediyor. Nisan ayında 11 adet satan BMW 7 Serisi'ni geride bırakan CLS, 16 adetlik satışa ulaştı. Diğer üç model ise 5'er adet satışa ulaştılar.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Mercedes-Benz CLS	16	39
2	BMW 7 Serisi	11	29
3	Audi A8	5	22
4	Mercedes-Benz S Serisi	5	22
5	Porsche Panamera	5	10
F Segmenti toplam satış		28	
F Segmenti pazar payı			% 0,11



Kona, B-SUV'da liderliğe konu

Küçük SUV segmentine sonradan dahil olan Hyundai Kona gençlerin dikkatini çekmeye devam ediyor. Nisan ayında 184 adet satan Kona birinci olurken 130 adet satan Peugeot 2008 ikinci, 86 adet satan Opel Crossland X ise üçüncü oldu. Onları Suzuki Vitara, Jeep Renegade ve Renault Captur takip etti.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Hyundai Kona	184	550
2	Peugeot 2008	130	403
3	Opel Crossland X	86	228
4	Suzuki Vitara	84	411
5	Jeep Renegade	83	441
6	Nissan Juke	55	246
7	Renault Captur	48	298
8	Ford EcoSport	23	180
9	Opel Mokka X	11	51
10	Kia Stonic	6	78
Küçük-Giriş SUV Segmenti toplam satış		789	
Küçük-Giriş SUV Segmenti pazar payı			% 3,23



C-D/SUV'da 3008 öne geçti

Satışa sunulduğundan bu yana adeta markanın yeni bir kilometre taşı olan Peugeot 3008 modeli, insanların dikkatini çekmeyi başardı ve satışları iyi gidiyor. 3008, Nisan ayında 815 adet satışla lider olurken 698 adet satan Nissan Qashqai ise ikinci oldu. Hyundai Tucson 470 adet sattı.

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

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Peugeot 3008	815	2269
2	Nissan Qashqai	698	2910
3	Hyundai Tucson	470	1878
4	Volkswagen Tiguan	465	1708
5	Dacia Duster	464	1939
6	Toyota C-HR	281	843
7	Kia Sportage	250	927
8	Opel Grandland X	181	563
9	Honda CR-V	109	444
10	Ford Kuga	90	473
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			4678
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 19,2



Audi Q5 öne geçti

Geçtiğimiz aylarda sadece 1 adet fark birinciliği belirlerken Nisan ayında Audi Q5 modeli üç adet de olsa fazla satarak Volvo XC60 modelinin önüne geçmeyi başardı. Toyota Land Cruiser Prado ise 1 adet az satarak üçüncü oldu. Bu modelleri Porsche Macan ve Range Rover Velar takip etti.

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

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Audi Q5	26	80
2	Volvo XC60	23	85
3	Toyota Land Cruiser Prado	22	54
4	Porsche Macan	16	75
5	Range Rover Velar	14	71
6	BMW X3	10	27
7	Mercedes-Benz GLC Coupe	9	29
8	Jaguar F-Pace	6	15
9	Land Rover Discovery Sport	5	37
10	BMW X3	5	32
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış			148
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,6



Volvo XC90 az farkla önde

Volvo XC90, lüks SUV segmentinde 2019 yılında hızlı gidiyor. Nisan ayında 65 adet satışa ulaşan XC90 lider olurken 57 adet satan BMW X5 ikinci, 47 adet satan Range Rover Sport ise üçüncü oldu. Audi Q7 modelinin 28 adet satması da dikkatlerden kaçmadı.

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

Sıra	Marka	Nisan 2019	Ocak-Nisan 2019
1	Volvo XC90	65	122
2	BMW X5	57	103
3	Range Rover Sport	47	63
4	Audi Q7	28	51
5	Range Rover	11	33
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			242
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,9

E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kiskanılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)
- Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)
- Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

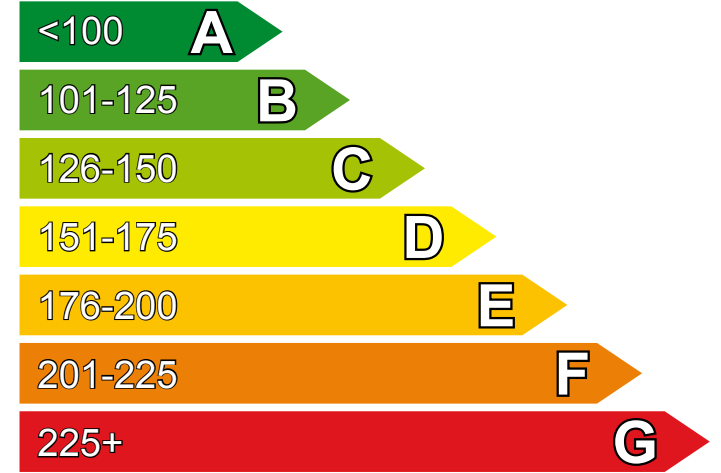
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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



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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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

ADI BELLİ: P80/C... YA SAHİBİ?

Dört yılda geliştirilen bu çok özel Ferrari'nin adı P80/C. Siparişi veren ve aracın tasarım sürecine bizzat dahil olan sahibinin kim olduğu ise belli değil.





İtalyan süper spor otomobil devi Ferrari, bugüne kadar ürettiği en özel modeli olan P80/C'yi tanıttı. 330 P3/P4 veya 1966 Dino 206 S gibi geçmiş dönem Ferrari efsanelerinden esintiler taşıyan P80/C, Ferrari Tasarım Merkezi tarafından dört yıllık bir çalışmanın sonucunda geliştirilirken bu özel modeli sipariş eden ve adı açıklanmayan müşteri, aracın tasarım sürecine de bizzat dâhil oldu.

BİR ADET ÜRETİLDİ

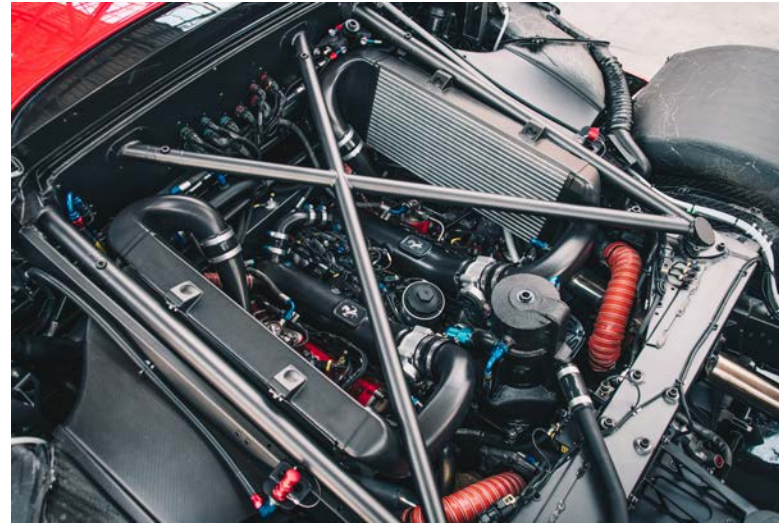
Flavio Manzoni yönetimindeki Ferrari Tasarım Merkezi'nin mühendislik ve aerodinamik ekibi, markanın karakterine ve ruhuna uygun ancak tamamen özgün yeni bir "Hero Car" yaratmak için müşterisiyle beraber çalışarak sıradışı bir modele imza attı. Ferrari'nin özel projesi P80/C, bir "Şahlanan At" tutkununun 330 P3/P4 veya 1966 Dino 206 S gibi ikonik modellerinden esinlenilen ancak onlara

benzemeyecek modern bir spor prototip talebi üzerine 488 GT3 modeli baz alınarak geliştirildi. Marka, dört yıl süren geliştirme sürecinin ardından, özel yapım pist otomobili P80/C'nin yüzünü gösterdi.

İKİLİ RUHA SAHİP

Ferrari'nin ürün gamında olmayan yepyeni bir model yaratmak hedefiyle 2015 yılında projeye başlayan Ferrari Tasarım Ekibi, özgün tasarım kurallarına sahip





FERRARI P80/C'NİN GELİŞTİRİLME SÜRESİ, MARKANIN BUGÜNE KADARKİ EN UZUN MODEL GELİŞTİRME SÜRESİ OLARAK AÇIKLANDI: 4 YIL.

şık ve çekici bir otomobil tasarlamak üzere harekete geçti. Bu noktada Ferrari, otomobilin hem bir pistte hem de bulunduğu her ortamda dikkatleri üzerine çekmesi hedefiyle efsanevi yarış otomobili Dino 206 S ile yol versiyonu Dino 206/246 GT arasındaki yakın ilişki gibi ikili bir ruha sahip olması fikri üzerinden yola çıktı.

EN UZUN ÖZEL YAPIM SÜRECİ

Ferrari Tasarım Merkezi'nin Ferrari P80/C'yi tasarlarken, ilk hedefi geçmişle abartılı bir bağ kurmayan bir tasarıma hayat vermektir. Geliştirilme süreci dört yıl süren Ferrari P80/C'nin çarpıcı tasarım detayları bu bakış açısıyla ortaya çıktı. P80/C, müşterisinin isteği

doğrultusunda, henüz ilk göz temasında fark edilecek özgün bir tasarımla şekillendirildi. Tamamı karbon fiber gövdenin teknik fonksiyonlara sahip kısımları çıplak kalırken, otomobilin gövdesi parlak Rosso Vero rengine boyandı. Otomobilin ismi müşterisi tarafından seçildi. Bu da müşterinin Ferrari'nin spor prototip geleneğine olan bağlılığının renge kadar uzandığının en belirgin noktası oldu.

SAFKAN BİR PİST OTOMOBİLİ

Kokpiti iyice öne alma ve arka tasarımı uzatma imkânı sunduğu için alt yapı olarak 488 GT3 şasisi esas alınarak geliştirilen P80/C, böylece daha agresif ve her an ileriye doğru atılmaya hazır dinamik bir görünüme

sahip. Ayrıca aerodinamik optimizasyon ile ön ile arka aksa uygulanan baskıyı eşitlemek ve 488 GT3'ün alt yapısından tam olarak faydalanmak amaçlandı. Aerodinamik verimliliği en üst seviyeye çıkartmak ve arkaya doğru havanın yeniden sıkışmasını sağlamak üzere tavan çizgisinin son noktasına aerodinamik bir profil entegre edildi. Böylece kuyruk ve kanat

tarafından oluşturulan yere basma kuvveti güçlendirdi. Aslında bu aerodinamik profil, 2017 yılında Formula 1'de kabul edilen T-kanadından ilham alındı, ancak ön cam ve tavan çizgisi dahil P80/C'nin karoser mimarisine uyarlandı. Otomobilin arka tarafında katamaran tarzı bir geometri ön plana çıkarken, söz konusu burun etkisi hava akışından sorumlu

boşluklar ve kanat benzeri alt eklenti ile vurgulandı. Tasarım dili olarak 330 P3/P4'e gönderme yapan arka cam, aerodinamik verimliliği optimize etmek adına içbükey bir şekle sahip ve alüminyum bir ızgara tarafından tamamlandı. Arka spoiler ise aerodinamik gereklilikleri karşılamak için çok geniş tutulurken, stop lambaları ön taraftaki oval cepleri tamamlayan oval oyuklara entegre edildi. Yürüyen aksamın tamamını görünecek şekilde açıkta bırakan arka difüzör ise burun tasarımında olduğu gibi katamaran tipi bir tasarımla şekillendi. Hiçbir kaporta parçasının bulunmadığı tamamı ızgara bu yapının temel amacını ise motor bölümündeki sıcak havanın tahliye edilmesi oluşturdu. Söz konusu ızgara şeklindeki hava tahliye kanalından artan alan ise heybetli bir difüzörle tamamlandı.

ACABA KİMİN?

Sadece bir kişiye ait olacak bu çok özel Ferrari modelinin kim tarafından sipariş edildiği açıklanmadı. Bize de bu noktada tahminlerde bulunmak düşer: Bu kişinin bir dolar milyarder olduğu kesin ama acaba bir Arap Şeyhi mi, yoksa bir Avrupalı bir otomobil koleksiyoneri mi? Ya da yarış tutkunu bir ultra zengin mi, yoksa bir futbolcu mu? Bu sorulara cevap vermemiz elbette olanaksız ama kimbilir, belki bir gün bu konuda bir bilgi elde edip sizlerle paylaşırız.



P80/C'Yİ SİPARİŞ EDEN ULTRA ZENGİN
KİŞİ, OTOMOBİLİN TASARIMI HAKKINDA
DA İSTEKLERİNİ UYGULATMIŞ.



HYUNDAI KONA 1.6 DİZEL

1.6 litre dizel motorlu ve 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımana sahip Hyundai Kona'yı, Hyundai'nin KonAtolia etkinliği kapsamında Ağrı-Van arasında kullandım.





Hyundai'nin Kona 1.6 dizel için gerçekleştirdiği KonAtolia isimli tur tamamlandı. Etkinlik kapsamında 3 tane Hyundai Kona 1.6 Dizel ile, 40 şehir geçildi ve 7000 km yol yapıldı. Ben de bu etkinliğin Ağrı-Van arasındaki ayağında Hyundai Kona 1.6 CRDi DCT Elite Smart'ı kullanma fırsatı buldum ve Van'daki Hyundai Ahsen Plaza'da otomobil meraklıları ile bir araya geldim.

Hyunda Kona 1.6 CRDi DCT ülkemizde Style (133.400 TL) ve Elite Smart (154.800 TL) olmak üzere iki donanım seviyesiyle satılıyor. Style'da 16 inç alaşım jantlar, ön kol dayama, stop-start sistemi, otomatik yanan farlar, hız sabitleyici, sürüş modu seçicisi, manuel klima, 5 inç monokrom ekran gibi donanımlar

standart olarak bulunurken; 18 inç jantla gelen Elite Smart'ta bunlara ek olarak tavan rayları, elektrikli açılır tavan, karartılmış arka camlar, deri-kumaş koltuklar, arka kol dayama, arka park sensörü, geri görüş kamerası, çift bölgeli otomatik klima ve 7 inçlik ekran gibi donanımlar bulunuyor.

Otomobilin iç mekânı renkli detaylarla hareketlendirilmiş bir görünüme sahip. Eşya gözleri açısından beklenileni veren Kona'nın ön konsolundaki kumandalar da kolay anlaşılır yapıda.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Kona 1.6 CRDi'da yer alan 1598 cc'lik dizel motor, ürettiği 136 HP'lik güçle, ülkemizde satılan dizel

motorlu B SUV araçlar içinde en güçlü olanı. Maksimum torku 2000-2250 d/d aralığında 320 Nm olan bu motor, gücünü 7 ileri oranlı çift kavramalı (DCT) şanzımanla ön tekerleklerle aktarıyor. Kona'da 1.6 CRDi'da, benzinli 1.6 turbo motorlardaki 4x4 aktarma seçeneği yok. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 9.8 saniyede tamamlayan otomobil, farklı sürüş modlarında farklı karakterler sergiliyor. Eco kullanım modunda gaz pedalına alınan yanıt biraz daha gecikmeli olurken, spor modda gaz pedalı tepkileri iyileşiyor. Kona'nın iç mekânında bozuk asfalt kullanımlarında bile çıtırtı-tıkırtı oluşmaması olumlu. Ayrıca bu sınıftaki akustik konforu iyi olan modellerden... Yol tutuş başarılı ve güvenli, ancak 4x4 benzinli versiyon bu konuda

KONATOLIA KAPSAMINDA, 40 GÜNDE
TOPLAMDA 40 ŞEHİR GEÇİLDİ VE 7000 KM
YOL YAPILDI.





biraz daha iyi. Bu noktada 4x4 versiyonlarda arkada çok kollu bağımsız süspansiyon kullanıldığını, ancak 1.6 dizellerde burulma kırılgan bir arka süspansiyon olduğunu söyleyeyim. Kağıt üzerindeki yakıt tüketim değerleri rakiplerinin çok az gerisinde olan otomobili, İstanbul'da daha uzun süre teste alınca gerçek hayat yakıt tüketim değerlerini paylaşacağım.

SONUÇ

Hyundai Kona 1.6 Dizel DCT Elite Smart; renkli, kolay kullanımlı iç mekana ve bu sınıfın en güçlü dizel motoruna sahip.

HYUNDAI KONA 1.6 CRDI DCT ELITE SMART

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	7 ileri oranlı DCT
Maksimum güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000-2250 d/d
Maksimum hız:	191 km/s
0-100 km/s:	9.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4165/1800/1565 mm
Bagaj hacmi:	361-1143 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.7/4.2/4.4 lt /100 km
Fiyat:	154.800 TL
+	Güçlü motor, renkli iç mekan
-	Çoğu rakibinden daha ufak bagaj

114 g/km **B**

JAGUAR I-PACE 400 HP

Tamamen elektrikli bir SUV olan I-PACE; sadece yeni bir Jaguar değil, aynı zamanda Jaguar tarihinde de yeni bir sayfa olma özelliğinde.





Jaguar zaten her modeli ile farklı olmayı hedefleyen bir marka. Bunu tam anlamıyla başardığı modellerden bir tanesi de tamamen elektrikli I-PACE. Jaguar tarihinde yeni bir sayfa açan ve çok farklı bir sürüş deneyimi sunan Jaguar I-PACE ülkemizde S (624.874 TL), SE (671.691 TL) ve HSE (723.129 TL) olmak üzere üç farklı donanım seviyesiyle satılıyor. Test aracımızsa fiyat listesinde yer almayan ve ilk üretim yılına özel bir seri olan "First Edition".



ÖN KONSOLDA 3 TANE DİJİTAL EKRAN VAR... HIZ GÖSTERGESİ 12.3 İNÇ, MULTİMEDYA EKRANI 10 İNÇ VE KLİMA EKRANI 5 İNÇ. GELENEKSEL BİR VİTES KOLU YERİNE D, R N VE OLMAK ÜZERE 3 TANE BUTON KULLANILMIŞ.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Önce I-PACE'in ebatlarına bakalım. 4682 mm'lik uzunluğu bir kompakt sedan kadar olan I-PACE'in 1565'lik yüksekliği ise kompakt sedan otomobillerden 6-7 cm daha fazla. Buna karşılık 2011 mm'lik genişlik; "büyük otomobil" olan bir Mercedes S Serisi'nden 11 cm daha fazla. Rüzgâr direnç katsayısı 0.29 Cd olan otomobilin tasarımında en fazla dikkat çeken yön "cab forward" denilen ve A sütununun olabildiğince ön tarafa çekilmesi. Bu sayede daha ferah bir iç mekân elde edilebilmesi mümkün olmuş. Bunun dışında burun kısmındaki ve tavan spoylerinin içindeki yarıklar ile arka tampon altı difüzör, otomobilin fonksiyonel aerodinamik detayları olarak göze çarpıyor. I-PACE'ten sonra, diğer premium SUV'lara baktığımızda aslında

çoğunun şişman ve kaba görüldüğü hissine kapılıyor insan. Bunun nedeni de diğer SUV'ların yan yüzeylerinin yukarıdan aşağıya doğru bakıldığında fazlaca geniş olması. Ancak Jaguar baş tasarımcısı Ian Callum, otomobili zarif gösterecek ve boyutlarını saklayacak çok güzel bir göz yanıltması yapmış. Şöyle ki, otomobile yandan baktığımızda, kapıların alt çizgisinin altında, siyah renkte bir katman daha var, ancak 90 KWh kapasitesi olan bataryaların bulunduğu bu kısım içbükey formu sayesinde yandan bakıldığında dikkat çekmiyor.

Gelelim iç mekâna... I-PACE'in modern ön konsol ve kumandaları, alıştığımız otomobil konsol ve kumandalarından çok farklı. Geleneksel otomobil

iç mekânlarıyla karşılaştırdığımızda aşinalık duyabileceğimiz tek şey direksiyonun yuvarlak olması olabilir. Ön konsolda 3 tane dijital ekran var... Hız göstergesi 12.3 inç, multimedya ekranı 10 inç ve klima ekranı 5 inç. Bunun dışında vites kolu bulunmuyor, vites kolu yerine klimanın sol taraftaki çevirmeli kumandasının alt kısmına denk gelen yerde D, R N ve olmak üzere yukarıdan aşağıya dizilmiş düğmeler var. Bunun karşı sırasındaysa ESPC (arazi sürüşleri için hızın 3-26 km/s arasında sabitlenmesini sağlayan sistem), sürüş modu seçicisi (eko, konfor, spor), çekiş kontrol sistemi ve süspansiyon yükseklik ayar kumandası yer alıyor. Ön kısmında eşya gözleriyle kullanışlığı artırılmış iç mekânın arka kısmında diz ve baş mesafesi ile ilgili sorun yok.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ VE ENERJİ TÜKETİMİ

Dört çeker bir otomobil olan I-PACE'te önde ve arkada 2 elektrik motoru var. Bu motorlardan her biri 200 HP güç ve 348 Nm tork üretiyor. Toplam gücü 400 HP, toplam torku 696 Nm olan 2208 kg'lık otomobil, spor otomobilleri aratmayacak ivmeye sahip ve gaz pedalı hareketlerine gecikmesiz tepki veriyor. Hızlanma anıysa, içten yanmalı motorlu araçlarla karşılaştırılamayacak kadar pürüzsüz ve sessiz...

Dip gaz yapıldığında sadece elektrik motorunun derinden gelen vınlama sesi duyuluyor ve otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 4.8 saniyede tamamlıyor, 120 km/h hıza erişinceyse ön camın üst kısımlarında hafif bir rüzgar sesi duyulmaya başlıyor. Otoyol sürüşlerinde stabil olan I-PACE, virajlı yollarda da güzel bir gövde kontrolüne sahip. Spor otomobilleri aratmayan bir performans sunan I-PACE'in havalı süspansiyonu sayesinde arazi sürüşleri için taban yüksekliğini

+48 mm yükseltip, 50 cm derinliğindeki sulardan geçebiliyor. Bu arada bozuk yollarda iç mekandan hafif çıtırtılar geldiğini söyleyeyim. Bu araç belki içten yanmalı bir motora sahip olsa, içten yanmalı motorun çalışma sesi bu çıtırtıları bastırabilirdi ancak elektrikli olan bu araçta iç mekan sessiz olduğu için, diğer otomobillerde duyulmayan sesler doğal olarak biraz daha fazla dikkat çekebiliyor.



Elektrikli otomobillerde en çok merak edilen menzil, I-PACE için sorun değil. Fabrika verisi enerji tüketimi 21.2 kW/100 km olan otomobil yine fabrika verilerine göre 480 km menzile ulaşabiliyor. Gerçek hayattaysa çok rahat 400-430 km menzil elde edebilmek mümkün. Üstelik bu menzile klima açıkken ulaşılabilir. Şarj maliyetleri de, menzilden sonra ikinci merak edilen konu. Ben bu otomobili 160 km'lik bir sürüş sonunda, Eşarj'ın CCS (Combo) tipi şarj noktasında şarj ettim. Yaklaşık yüzde 50 dolulukla başladığım şarj 82 dakika sonunda bitti ve bataryalar 43.4 kWh'lık yüklemeye yüzde 100 doluluğa erişti. CCS tipi şarjın dakikası 0.86 TL olarak açıklanıyor. Yani 160 km sonunda 0.86 TLx82 dk= 70.52 TL'lik bir enerji maliyeti ortaya çıktı ki bu da 100 km'de 44 TL'ye tekabül ediyor. Eğer bu yüklemeyi ev tipi prizden yapsaydım, ücretlendirme meskenler için elektrik birim fiyatı KW fiyatı 0.54 TL olduğundan 100 km'de 14.6

OTOMOBİLİN
ÖN VE ARKA
KOLTUKLARINDA
YAŞAM ALANI İLE
İLGİLİ BİR SORUN
YOK. ARKA BAGAJ
638 LT, ÖN BAGAJ
27 LT.



TL'lik bir maliyet çıkacaktı. Ancak bunun için 7-8 saat beklemek gerekebilirdi.

SONUÇ

Jaguar I-PACE çok özel ve zevkli bir otomobil. Hafif arazide gidebiliyor, performansı çok iyi, enerji tüketim maliyetleri iyi, tasarımı güzel, menzili de hiç fena değil ve sunduğu teknoloji ile lükse bakınca fiyatının karşılığını verebiliyor.

I-PACE'TEKİ
HAVA YARIKLARI
FONKSİYONEL.
ÖN IZGARADAN
GİREN HAVA
KAPUT ÜZERİNDEN
ARKAYA DOĞRU
YÖNLENDİRİLİYOR.



JAGUAR I-PACE 400 HP AWD

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Maksimum güç:	400 HP
Maksimum tork:	696 Nm
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	4.8 sn
Menzil (WLTP):	21.2 kWh/100 km
Bagaj hacmi:	638 lt (arka)+27 lt (ön)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4682 / 2011 / 1565 mm
Fiyat:	624.874 TL - 723.129 TL

+ Performans, menzil, iç hacim, lüks

- Yan aynalar biraz daha büyük olabilir, hafif rüzgâr sesi

0 g/km A



PEUGEOT 308 GTi

Peugeot 308 GTi, 270 HP'lık sinirli motoru ve dengeli sürüş özellikleriyle hızlı hatchback tutkunlarının istediği her şeyi sunabiliyor.





Peugeot; GTi segmentinin yaratıcısı olmasa da, bu segmentin en iyi birkaç otomobili üretmiş bir marka ve 205 GTi, 106 GTi, 306 GTi gibi modellerin her biri kendi dönemlerine damga vurdular. Bu otomobillerin gelenekleri ise günümüzde 208 GTi ve 308 GTi tarafından sürdürülüyor.



TASARIM VE İÇ MEKÂN

Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport, adından da anlaşılabilceği gibi Fransız markanın motorsporları departmanının çalışması ile ortaya çıkmış bir model. Çift renkli gövdesiyle dikkat çeken GTi; siyah radyatör ızgarası, ön tampon altındaki kırmızı detay ve tampon kenarındaki hava yarıkları, 19 inçlik jantlar, marşpiyeler ve çiftli egzoz çıkışları ile diğer 308 modellerinden ayrılıyor.

İç mekânda sportif detaylar daha dikkat çekici. Ön koltuklar diğer tüm spor Peugeot modellerinde olduğu gibi etkili yan desteklere sahip. Üstelik bu koltukların masaj fonksiyonu da var. Bunun dışında direksiyon simidinde, vites topuzunda ve döşemelerde kullanılan kırmızı detaylarla otomobilin sportifliğine vurgu yapılmış. Vites konsolundaki «sport» butonuna basılmasıyla gösterge tablosu içinde güç, tork ve turbo basıncı anlık olarak gösteriliyor ve araç içi

hoparlörlerden “yapay bir egzoz sesi” çıkıyor. 308 GTi’da cam tavan yok ve arka koltuklarındaki baş mesafesi, cam tavanlı 308’lere göre daha iyi.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Hey gidi günler... 308 GTi by Peugeot Sport’ta yer alan 1598 cc’lik, twin scroll turbo motor, 6000 d/d’de 270 HP güç ve 1900-5000 d/d aralığında 330 Nm tork üretiyor. Rahat geçişlere sahip 6 ileri oranlı şanzımanla gücünü ön tekerleklerle aktaran motor alt devirlerden itibaren devir çevirmeye istekli ve sinirli. Aslında bu motoru artık üretilmeyen RCZ R’den tanıyoruz. 1205 kg’lık boş ağırlığa sahip 308 GTi by Peugeot Sport’un ağırlık güç oranı 4.46 kg/hp ve bu oran Civic Type-R (1451 kg) gibi dişli rakiplerinden daha iyi bir değer olsa da 6.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri Type-R’ın 5.8 sn’lik 0-100 km/s değerinden biraz geride kalıyor. Fakat bu ciddi bir sorun değil, zira Type R yaklaşık 100.000 TL daha pahalı ve aradaki fark sadece 0.2

308 GTi, KIRMIZI DETAYLARIYLA ÖZEL OLDUĞUNU HİSSETTİRİYOR. SPORT TUŞUNA BASILDIĞINDA KADRAN DA KIRMIZI OLUYOR VE MOTOR DEVRİYLE BAĞLANTILI OLARAK İÇ MEKANA YAPAY BİR EGZOZ SESİ VERİLİYOR.



saniye. Yani her 0.1 saniyelik fark için 50.000 TL'lik fiyat farkı oluşmuş. 308 GTi, torsen kilitli diferansiyel sayesinde viraj çıkışında gaza basıldığında gücü etkili şekilde yere aktarıyor. Otomobilin süspansiyon sistemi de standart 308'lerden daha sert ve 11 mm daha alçak. Ayrıca standart 308'lere göre negatif kamber değeri daha fazla (-0.6 derece yerine -1.67 derece). Tüm bunlar bir araya geldiğinde virajlarda çok dengeli

bir otomobil ortaya çıkmış. Otomobille bütünleşmek kolay ve limit kullanımlarda kontrolü rahat... Bu otomobilin en güzel yanlarından bir tanesi de önde 380 mm'lik, arkada 268 mm'lik disklerle sahip güçlü fren tertibatı. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğimiz otomobil, 500 km'yi bulan kullanımım sonunda 9.0 lt/100 km ortalama tüketim değeri yakaladı.

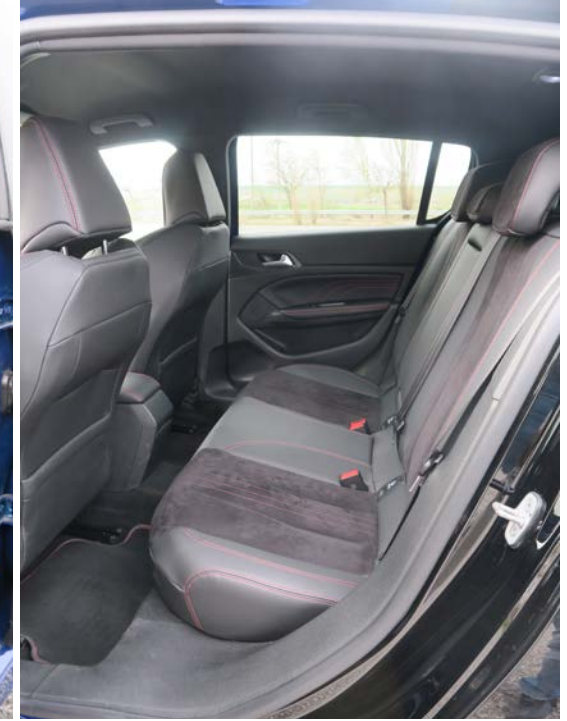
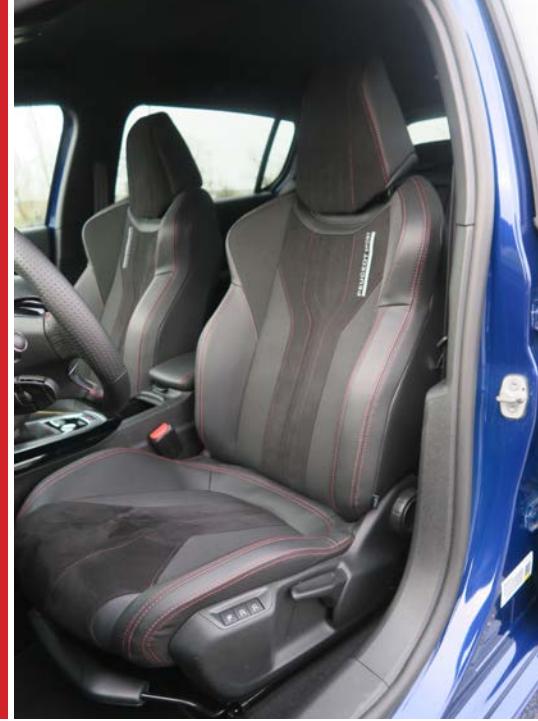
308 GTİ'DA ABARTILI BİR GÖVDE KİTİ YOK. İLK BAKIŞTA GÖRSEL OLARAK EN BELİRGİN ÖZELLİĞİ, ÇİFT RENKLİ GÖVDESİ.



SONUÇ

Ben kendim de bir Peugeot GTi sahibi olarak, bu tip otomobilleri kullananların neler istediklerini iyi biliyorum diyebilirim. Bir GTi kullanıcısı otomobil kullanmaktan zevk alır ve otomobilini başkasına vermekten hoşlanmaz. 308 GTi de, performanslı hatchback tutkunlarının beklentilerini hem sürüş zevki, hem de performans olarak tam anlamıyla karşılayan bir otomobil. Türkiye açısından en büyük avantajı ise motor hacminin 1.6 lt olması ve bunun sonucunda oluşan 271.273 TL'lik fiyatının rakiplerinden daha uygun olması.

SPOR ÖN
KOLTUKLAR
RAHAT, AYRICA
MASAJ ÖZELLİĞİ
DE VAR. ARKA
KOLTUKLARDAKİ
BAŞ MESAFESİ CAM
TAVANLI 308'LERDEN
DAHA İYİ.



BU JANTLARIN ARKASINDA 380 MM'LİK FREN DİSKLERİ VAR! 420 LT'LİK BAGAJ YETERİNCE GENİŞ.



270 HP GÜCÜNDEKİ 1.6 TURBO MOTOR,
ÇOK SINIRLI VE HER DEVİRDE GÜÇLÜ.



PEUGEOT 308 GTi BY PEUGEOT SPORT

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	270 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	330 Nm @ 1900-5000 d/d
Maksimum hız:	250 km/s (sınırlandırılmış)
0-100 km/s:	6.0 sn
Bagaj hacmi:	420 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4253 / 1804 / 1446 mm
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):	8.1 / 4.9 / 6.0 lt/100 km
Fiyat:	271.723 TL
+	Motor, şanzıman, yol tutuş, fren
-	ESP'de spor modu olmalı

139 g/km

C

SMART EQ FORTWO

Elektrikli smart fortwo, gerçek bir şehir otomobili. Türkiye şartlarında fiyatından dolayı son kullanıcılar için cazip olmayan bu otomobil, aslında çok farklı bir mantığa sahip.





Büyük şehirler... Çoğu insanın yaşamaktan usandığı ancak çeşitli nedenlerden dolayı vazgeçemediği yerler. Bu yerlerin belli başlı sorunları arasında otomobillerin neden olduğu egzoz emisyonları ve park yeri bulabilmek geliyor.

Arkadan itişli bir otomobil olan elektrikli smart EQ fortwo coupe, ebat olarak benzinli kardeşlerinden farklı değil. Cana yakın bir ifadesi olan smart EQ fortwo'nun toplam uzunluğunun 2695 mm olması (ortalama bir kompakt sedanın dingil mesafesi kadar) ve 6.95 metrelik dönüş çapı onu "dar alanda kısa paslaşmaların otomobili" haline getiriyor.



2 kişilik bir otomobil olan smart EQ fortwo'nun iç mekânındaki kumandalar kolay anlaşılır ve son dönemde gördüğümüz devasa multimedya ekranı bu araçta yok. Ben pek eksikliğini hissetmedim. İç mekânda bazı parçaların Renault modellerinden tanınmış olması kimseyi şaşırtmamalı, çünkü fortwo, Renault Twingo ile akrabalığı olan bir otomobil ve Fransa'da üretiliyor.

KULLANIM NASIL?

Otomobil ebatlarından dolayı kolay kullanıma sahip ve iç mekân 70 km/s'ye kadar gayet sessiz. Elektrik enerjisi ile gidildiğinden dolayı, içten yanmalı otomobillerdeki sarsıntı ve gürültü bu otomobilde yok. 70 km/s'den sonra yol ve rüzgâr sesi duyulmaya başlıyor ki, bunu da bu tip bir otomobilde normal karşılamak lazım. Sonuçta bu bir şehiriçi otomobili ve maksimum hızı 130 km/h. İvmelenmesi nasıl dersiniz, trafikte dolaşan ortalama aile otomobillerinden geride

kalmıyorsunuz. 0-60 km/s hızlanması 4.9 saniye, 0-100 km/s hızlanmasıysa 11.5 saniye ve 82 HP güç, 160 Nm tork üreten elektrik motoru, gaz pedalına güzel tepki veriyor. Otomobilin süspansiyonu biraz sert ve yoldaki bozuklukları hissettiriyor. Gelelim menzile... Bu otomobilin tabanında yer alan 17.6 kWh'lik batarya fabrika verilerine göre 145-160 km menzil sağlayabiliyor. Eco sürüş modu ile normal sürüş modu arasında menzil farkı 10-15 km'ye kadar çıkabiliyor.

ŞARJ MALİYETLERİ

Elektrikli fortwo'yu yaklaşık 100 km'lik bir kullanım sonunda, batarya doluluk oranı yüzde 16'yken Eşarj'ın bir alışveriş merkezindeki 22 kva'lık şarj noktasında şarj ettim. Toplam 1 saat sonunda bataryaya 15 kW'lık bir yükleme yaptım. Bu işlemin dakikası 33 kuruş olarak ücretlendiriliyor. Yani 1 saatlik şarj sonunda 19.8 TL'lik bir şarj maliyeti çıkmış oldu. 20 TL'ye yuvarlasak, 100

SOL TARAFTAKİ GÖSTERGEDEN BATARYA DOLULUK VE GAZ PEDALINA BASILDIĞINDA MOTORUN ÜRETTİĞİ ANLIK GÜÇ TAKİP EDİLİYOR. BÜYÜK GÖSTERGEYSE HIZ GÖSTERGESİ VE İÇİNDE YOL BİLGİSAYARI BİLGİLERİ GÖSTERİLİYOR. KUMANDA BİRİMLERİ SADE VE KOLAY ANLAŞILIR.



km mesafede 20 TL'lik enerji tüketimi olduğu sonucu ortaya çıkıyor ki, bu değer gayet iyi. Ancak iyi olmayan nokta bu otomobilin 156.600 TL'lik satın alma maliyeti. Peki bu otomobilin mantığı ne?

BU OTOMOBİLİN MANTIĞI NE?

Aslında çok basit... İnsanların eğilimleri ve ihtiyaçları değişiyor. Otomobil tutkunları için otomobil sahibi olmak ve onunla vakit geçirmek özel bir zevk. Ancak otomobillere tutkuyla bağlı olmayanlar; arada sırada, yarım saat, bir saat veya iki saat ihtiyaç duyanlar ve ulaşım aracı olarak bakanlar içinse otomobil sahibi

olmak, hele ki büyük şehirde yaşıyorlarsa bir eziyet. Düşünün, büyük bir şehirde A noktasından B noktasına gidiyorsunuz. Gittiğiniz yerde park yeri bulmak dert. Park yeri bulsanız saatlik ücretleri can sıkacak kadar yüksek olabilir.

İşte bu tip durumları çözen «otomobil paylaşma sistemi» veya «kısa süreli kiralama» olarak düşünebileceğimiz CAR2GO fikri 2007 yılında Daimler AG bünyesinde ortaya çıktı ve 2009 Mart ayında halka açık şekilde uygulamaya geçildi. Bu sistemi kullanmak için önce üye olmak ve akıllı cep telefonuna

EQ FORTWO; GEREK BOYUTLARI, GEREKSE ELEKTRİKLİ OLUŞUYLA TAM BİR ŞEHİR OTOMOBİLİ.



CAR2GO uygulamasını indirmek gerekiyor. Bu sistemin temel özellikleri esneklik, kolay kullanım ve özgürlük geliyor. Uygulamanın esnekliği, otomobili sadece ihtiyaç duyduğunuz süre kadar kullanıyor olmanızda ve kullandığınız kadar ödemenizde. Akıllı telefon üzerinden çevrede bulunan müsait durumdaki smart fortwo araçlar gösteriliyor. Daha önce üye olduğunuz sistem sayesinde araç kullanım kodunu cep telefonu ile gönderdiğiniz zaman otomobilin kapıları otomatik olarak açılıyor ve siz de araç içine geçip, iç mekândaki kontak anahtarı vasıtası ile otomobili çalıştırıp yola koyuluyorsunuz. Hedeflediğiniz yere vardığınızda aracı resmi park noktalarına park ederseniz park ücreti de ödemeye gerek kalmıyor ve park sorunu otomatik olarak çözülmüş oluyor. Bu durumda aracı rezerve etmezseniz sizden sonra başka bir ihtiyaç

2 KİŞİLİK BİR
OTOMOBİL OLAN
EQ FORTWO'NUN
BAGAJI 260 LT.
YAKLAŞIK 100
KM'LİK KULLANIM
SONUNDA BATARYA
DOLULUĞU YÜZDE
16'YA İNDİ.





EQ FORTWO, FİYATINDAN DOLAYI BİREYSEL KULLANIMDAN DAHA ÇOK, YURTDIŞINDAKİ CAR2GO HİZMETLERİ İÇİN UYGUN BİR OTOMOBİL.



sahibi aracı kullanarak şehir içinde başka bir noktaya ulaşımını sağlıyor. Şu anda smart EQ fortwo'ların büyük bir çoğunluğu işte bu CAR2GO'da şehiriçi ulaşım aracı olarak hizmet veriyor ve bu araçlarla günde 10.000'den fazla elektrikli sürüş yapılıyor. Yani EQ fortwo bu haliyle ülkemizde son kullanıcı için cazip olmasa da, yurtdışındaki büyük şehirlerde kısa süreli kiralama için güzel bir alternatif. Bu arada yaklaşık 2 milyon nüfuslu Hamburg'da yaklaşık 1000 tane halka açık şarj noktası olduğunu, bu sayının Türkiye genelindeki halka açık şarj noktalarından daha fazla olduğunu da belirtmiş olayım.

SMART EQ FORTWO COUPE

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Maksimum güç:	82 HP
Maksimum tork:	160 Nm
Maksimum hız:	130 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Menzil/enerji tüketimi:145-160 km / 14.5-12.9 kWh/100 km
Bagaj hacmi:	260 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	2695 / 1663 / 1555 mm
Fiyat:	156.600 TL (baz) – 161.000 TL (test aracı)
+	Şehir içinde pratik kullanım
-	Biraz sarsıntılı sürüş, fiyat

0 g/km **A**

PEUGEOT RIFTER 1.5 DİZEL OTOMATİK

Peugeot Rifter, bir kombivan olmasına rağmen insanlarda SUV algısı yaratabiliyor.





Bundan iki ay kadar önce Rifter'ın basın toplantısına katıldığımda, Peugeot yetkilileri aracın yüksek burun tasarımı nedeniyle SUV havasında olduğunu söylemişlerdi. Açıkçası Rifter'ın burun tasarımı bana bir SUV'dan çok; Expert Traveller minibüsün burun tasarımını hatırlatmıştı. Ancak bu Rifter'ı İstanbul'da daha uzun süreli şekilde test etme olanağı bulduğumda, bu aracın herkeste olmasa bile, bazı insanlar üzerinde SUV hissi yarattığına gözlerimle şahit oldum. Mesela oto yıkamacı, yakıt istasyonundaki görevli ve yakın çevremden bir kişi bu aracı "SUV gibi" şeklinde tanımladılar.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Peugeot'un bıçak ucu tarzı gündüz farlarını ve aslan pençesi tarzı stop lambaları gibi yeni dönem karakteristik tasarım öğelerini barındıran Rifter test aracımız; en üst donanım seviyesi olan GT-Line'dı ve dış görünümde; bu donanım seviyesine has parlak siyah tavan rayları, ön ızgara ve ayna kapları gibi detayların yanı sıra, 17 inçlik jantlara sahipti. Peugeot'un i-Cocpit yaklaşımı ile şekillendirilmiş ön konsol bu tip bir araçtan beklenmeyecek şekilde yenilikçi görünüyor. Konsolun orta üst kısmında 8 inçlik, MirrorScreen özellikli multimedya ekranı var. Geleneksel vites kolu ise yerini çevirmeli tip olana bırakmış. Allure ve GT-Line donanım seviyelerindeyse elektro mekanik park freni var ve bu sayede ön iki koltuk arasındaki kısım eşya gözü haline dönüştürülmüş. Rifter'in iç mekândaki en önemli özelliklerinden bir tanesi kuşkusuz ki kullanışlı eşya gözleri. Torpido gözü neredeyse bir üstü bilgisayar çantasıyla alacak kadar büyük ve iç mekânda toplam hacmi 186 lt olan 28 eşya gözü var. Bu eşya alanlarından tavanda olanı 6 kg, bagaj tavanındakiyse 10 kg yük taşıma kapasitesine sahip. Bagaj hacmi 775 lt olan Rifter'in iç mekânında diz ve baş mesafesi sorunu doğal olarak yok.



I-COCBIT YAKLAŞIMI İLE OLUŞTURULMUŞ ÖN KONSOL, RIFTER'İ FARKLILAŞTIRIYOR. ÇİFT BÖLGELİ OTOMATİK KLİMA KOLAY KULLANIMLI VE ALLURE DONANIMINDAN İTİBAREN STANDART. ÇEVİRMELİ VİTES KUMANDASININ SAĞ ÜST TARAFINDAKİ BOŞLUK, OPSİYONEL OLARAK TEKNO PAKET KAPSAMINDA GELEN ADVANCED GRIP CONTROL'ÜN YERİ.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Peugeot Rifter 1.5 BlueHDi'da yer alan 4 silindirli turbo dizel motor; 130 HP güç ve 300 Nm tork üretiyor. Sarsıntısız vites geçişlerine sahip ve direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla manuel kullanıma da olanak tanıyan 8 ileri oranlı, tork konvertörlü otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor; sarsıntısız çalışırken, makul bir çekiş ve performans sağlıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10.8 saniyede tamamlayan Rifter, gündelik kullanımda ortalama binek otomobillerden daha yavaşmış hissi

vermiyor. Süspansiyon sistemi yeterince konforlu, ancak arka süspansiyon kısa-sert darbelerde biraz rahatsızlık verebilir. Direksiyonun, bu sınıfa göre iyi olan tepkileri ile beğenimi kazandı.

SONUÇ

Peugeot; Rifter GT-Line 1.5 BlueHDi 130 HP EAT8 ile kombivan sınıfının en dikkat çekici ve kullanışlı seçeneklerinden birini ortaya koymuş.

ÖN VE ARKA KOLTUKLARDA DİZ-BAŞ MESAFESİ SORUNU DOĞAL OLARAK YOK. ZENITH CAM TAVANIN RAFI 6 KG, BAGAJ TAVANINDAKİ RAF İSE 10 KG AĞIRLIK TAŞIYABİLİYOR.

**Peugeot Rifter 1.5 BlueHDi EAT8 GT-Line****Fabrika verileri**

Motor:	1499 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	130 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	181 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4403 x 1848 x 1879mm
Bagaj hacmi:	775-3500 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	4.7 / 4.3 / 4.4 lt/100 km
Fiyat:	154.500 TL
+	Tasarım, motor, şanzıman
-	Arka koltuk sırtlığı dik

116 g/km **B**

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



e-otodergi