

WWW.

OCAK 2019

SAYI:125

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

BMW 7 SERİSİ

• FORD FOCUS SEDAN 1.5 OTOMATİK • JEEP COMPASS 1.4 9ATX AWD • OPEL INSIGNIA GSİ 2.0 DİZEL AWD AT8 • HONDA JAZZ 1.5 i-VTEC AT

Yaya kaldık

Birçoğunuz biliyordur: Bu dergideki editörlüğümün yanı sıra Ocak 2013 doğumlu oğlum Selim’le Mayıs 2016’dan bu yana baba oğul test formatında videolar çekip YouTube’da yayınlıyoruz. Geçen haftasonu bu videolara bir yenisini eklemek üzere “yaya geçidi testi” yaptık. Yapmaz olaydık! Ölmediğimize şükrediyorum. İkamet ettiğimiz İstanbul-Göktürk’te üç farklı yaya geçidine gidip karşıdan karşıya geçmeyi denedik ama tahmin edeceğinizi üzere sürücüler bize yol vermediler, hatta hızını arttıranlar bile oldu. Birçok denememizde, ancak yolda araç kalmayınca karşıya geçebildik. Çok nadir de olsa bize yol verenler ise, muhtemelen elimdeki kamerayı gören sürücülerdi. Daha sonra aracımıza atlayıp sokaklarda bu kez sürücü ve yolcu olarak dolaşmaya başladık. Bu sefer de gördük ki yayalar yaya geçitlerini kullanmak yerine, nereden isterlerse oradan geçiyorlar. Yaya geçidini kullanmak isteyenlere ise sadece biz yol verdik. Uzun lafın kısı, oğlum Selim’e bu ülkede trafik eğitimi vermem imkansız. Daha doğrusu, trafikte olanları gösterip “Bak oğlum, aslında bunun tam tersi olmalı” diyorum. O da şaşkın gözlerle bana bakıyor tabii ki. Yaya

geçidinden karşıya geçmeye çalışırken aslında her aracın durması gerektiğini sadece sözle ifade edebiliyorum çünkü gerçekte böyle olmuyor. Şimdiki hedefim, Selim’le bu videonun medeni halini çekmek! Yani, örneğin Avrupa’nın herhangi bir ülkesinde yine yaya geçidinden karşıya geçeceğiz ve elbette biz ilk adımımızı atarken trafikteki tüm araçlar duracak.

Olması gerektiği gibi yani. İşte o zaman oğluma trafik eğitimini verebilmiş olacağım ama şunu söylemem gerekecek: “Oğlum sakın Türkiye’de araçların sana yol vereceklerini sanma, yol boşalsın öyle geç!”



Otomotivin 3 harflileri

Otomotiv teknolojilerinin 3 harflileri olarak tanımlanabilecek ABS, TCS, ESP, ESC, EBD gibi kısaltmalar, otomobil alıcılarının uzun yıllar bilinmezleri arasındaydı. Şimdi ise insanlar artık bu 3 harflilere daha aşina... ABS, ESP veya ESC otomobilli hayatın parçası oldu. Ancak halen gizemli 3 harfliler var. Üstelik gizemli 3 harfliler yetmezmiş gibi 4 harflileri de (BSCW, RCTV) çıkmış durumda.

Amerikan otomobil birliği AAA’nın yayınladığı rapora göre aynı işi gören, yeni nesil sürücü destek sistemlerinin isimleri çok fazla. AAA’nın raporuna göre ABD’de satılan 35 markanın araçlarında adaptif hız sabitleme sistemi için 20 tane, kör nokta uyarısı için 19 tane, otomatik uzun farlar için 18 tane farklı isim kullanılıyor.

Ülkemizde de durum aslında benzer sayılabilir, ancak çoğu firma harfli kısaltmalarının yanına Türkçe anlamlarını da yazıyor ve çoğu zaman benzer veya birbirine yakın açıklamalar kullanılıyor. Mesela donanım listelerinde kör nokta uyarısı, kör nokta uyarı sistemi gibi açıklamalar bunlara örnek olarak gösterilebilir. Bana göre Türkçe’ye kazandırılmış en güzel otomotiv teknolojisi ismi “hava yastığı”. En sıkıntılı olansa bazı firmaların Google Translate çevirisi bile olamayacak şekilde “baş üstü göstergesi” olarak adlandırdığı “head-up display” (head: baş, up: yukarı, display: gösterge). Sanki gösterge tavanda, başın üzerinde duruyor! Bu sistemin İngilizce’deki anlamı; göstergeyi, baş dik pozisyonda tutarken bile (yani yola bakarken, gözü yoldan ayırmadan) takip etmek olduğu için, göz hizası göstergesi olarak adlandırılması akla daha yatkın. Bakalım bu konuda, “hava yastığı”nda olduğu gibi ortak ve kabul gören bir tanımlama ne zaman ortaya çıkacak? Mutlu bir ay dileklerimle,





HABERLER

- 08 Rakamlarla otomotiv
- 09 Aralık 2018 otomobil satışları
- 15 e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 16 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 17 BMW 7 Serisi



SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 24 Ford Focus Sedan 1.5 Otomatik
- 29 Jeep Compass 1.4 9ATX AWD
- 35 Opel Insignia GSi 2.0 AT8 AWD
- 41 Honda Jazz 1.5 i-VTEC AT

YASAL UYARI

- 47 e-otodergisi yasal uyarı yazısı

e-otodergisi

OCAK 2019 - SAYI 125

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'nde 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.

Fiat 500 Collezione bayilerde

Fiat 500, yeni versiyonu "Collezione Winter" ile otomobil ve modaseverlere sürpriz yapmaya devam ediyor. Fiat 500 Collezione'nin sonbahar-kış mevsimlerine özel serisinde yer verilen "Brunello", gri-bordo çift renk kombinasyonu ilk başta diğer kardeşlerinden farklılaşırken, krom ayrıntılar da ilk nesil Fiat 500'e gönderme yapıyor. Fiat 500 ve 500C modellerinde sınırlı sayıda üretilen Collezione Winter, ülkemizde 1.2 litrelik 69 HP gücündeki benzinli motoruyla, 113.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.



e-otodergi

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



Ferrari 488 Pista Türkiye'de

Tofaş çatısı altındaki Fer Mas'ın temsil ettiği Ferrari, merakla beklenen yepyeni modelini ülkemizde satışa sundu. Ferrari 360 Challenge, 430 Scuderia ve 458 Speciale'deki V8 geleneğinin son temsilcisi olan Ferrari 488 Pista, yarış pistlerinde boy gösteren Ferrari 488 Challenge'dan aldığı birçok teknik özellik, donanım ve teknolojiyle tam anlamıyla gündelik hayatta kullanılabilecek bir yarış otomobili olarak geliştirildi. Ferrari 488 Pista, ilk iki müşterisine Şubat ayı içerisinde teslim edilecek. Ferrari 488 GTE ve 488 Challenge yarış otomobillerinden türetilen 488 Pista, 488 GTB'den 90 kg daha az olan 1280 kg'lık ağırlığına karşın 50 HP daha güçlü olan motoruyla da dikkat çekiyor. 2016 ve 2017 yıllarında "Engine of the Year" (Yılın Motoru) ödülünü kazanan bu motor, 488 Pista'da litre başına 185 HP güç üretirken, otomobilin 0'dan 100 km/s hıza sadece 2,85 saniyede ulaşmasını sağlıyor. 340 km/s maksimum hıza ulaşan 488 Pista'da gerçekleştirilen aerodinamik eklentiler sayesinde, yere basma kuvveti 488 GTB'ye göre yüzde 20 artırılmış. Yol tutuş ve fren konusunda dünyanın en iyisi konumuna getiren F1-Trac, manyetoreolojik



süspansiyon sistemi, E-Diff3 diferansiyel kilidi ve dünyada ilk kez kullanılan, kaliper fren basıncını ayarlayan özel bir yazılıma sahip Ferrari Dynamic Enhancer sistemi de 488 Pista'nın sürüş keyfini zirveye çıkarıyor.





Hyundai Motor Grubu'ndan 44 elektrikli model

Hyundai, sektör lideri olmak adına yepyeni modeller üretmeye hazırlanıyor. "Temiz Çevre ve Güçlü Bir Gelecek" felsefesiyle çalışmalarını hızlandıran Hyundai, üreteceği doğa dostu modellerle hem gelecek nesillere güçlü bir miras bırakmayı hem de kullanacağı yeni teknolojilerle otomotiv endüstrisine öncülük etmeyi amaçlıyor. Geçtiğimiz günlerde açıklanan yeni hedefler ve projeler doğrultusunda, 2025 yılına kadar 44 farklı yeni model üretecek olan Hyundai, özellikle elektrikli otomobilleriyle sektörün en fazla konuşulan markalarından biri haline gelecek. Ayrıca, hibrit ve hidrojen yakıt hücreli elektrikli modellerde de yenilikler olacak. Global olarak, yıllık 1.6 milyon adetlik satış hacmine ulaşmayı hedefleyen Hyundai, anavatanı Güney Kore'de de otonom sürüşe sahip sürücüsüz taksilerle de ulaşım özel çözümler getirmek istiyor. "Robo Taksi" adı verilen sürücüsüz bu araçlar, 2021 yılında piyasaya çıkacak ve özellikle kalabalık şehirlerde güvenli ve konforlu ulaşım için hizmet vermiş olacak. Hyundai, 2019 yılında da 13 yeni modelin lansmanını yaparak satışa başlayacak. Öncelikli olarak Amerika ve Çin pazarlarında satışa sunulacak olan bu yeni modeller, tüketicilerin tüm beklentilerini karşılayacak şekilde üretilecek. Ekonomi amaçlı, 400 kilometreden fazla menzil sunabilen elektrikli modellerle adında sıkça söz ettirecek olan Hyundai, özellikle SUV segmentlerinde varlık gösterecek.

Supra geri dönüyor

Toyota, spor otomobil dünyasının efsanevi modeli Supra'nın yeni jenerasyonunu Detroit'te düzenlenen Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı 2019'da tanıttı. Büyük bir merakla beklenen beşinci jenerasyon GR Supra, aynı zamanda yarış takımı Toyota GAZOO Racing tarafından yapılan ilk global GR modeli olarak ilk kez Detroit'te yerini aldı. Önceki Toyota Supra jenerasyonların ve ilk 2000GT spor otomobilin mirasına uygun şekilde önden motorlu arkadan itişli forma sahip olacak şekilde tasarlanan GR Supra; gücü, çevikliği, hassas yol tutuşu, düşük ağırlık merkezini, kısa aks aralığını ve geniş iz açıklığını kombine ederek sürüş tutkunlarına sıra dışı bir deneyim sunmaya hazırlanıyor. Yeni GR Supra, saf sürüş heyecanını çift turboya sahip 3.0 litre, 6 silindiri motordan alıyor. 340 HP ve 500 Nm tork üreten bu ünite, 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilecek. GR Supra, maksimum çekişin sağlandığı Kalkış Kontrol özelliğiyle birlikte 100 km/s hıza sadece 4.3 saniyede erişebiliyor. Avrupa'da aracın tanıtıldığı ilk yılda 900 adet yeni Toyota GR Supra satışa sunulacak ve 2019'un yaz aylarının sonuna doğru müşterilere teslim edilecek. Tüm araçlar, Avusturya'da Graz'da üretilecek.





Leaf modeline yeni versiyon: Leaf E-Plus

Nissan, dünyanın en çok satan elektrikli otomobili Leaf'in yeni versiyonu olan Leaf E-Plus'ı "Consumer Electronics Show"da (CES) tanıttı. 458 km'lik menzile sahip olan Leaf E-Plus modelinde yüksek kapasiteli akü ve güçlü motor bir arada bulunuyor. Toplam 160 KW güç ve 340 Nm tork üreten sistem, Leaf'ten yüzde 40 daha fazla menzile sunuyor. Aracın 80 km/s'den 120 km/s'ye çıkış süresi de yüzde 13 oranında daha düşük. Otomobil, kullanışlı grafik tabanlı İnsan-Makine Arayüzü sayesinde, sürücüler, araçlar ve topluluklar arasında bağlantı kurulmasını sağlıyor. Araç, sahibine Nissan Connect akıllı telefon uygulamasını kullanarak aracın şarj durumunu takip etme, şarj işlemini uygun enerji tarifelerinden yararlanabilecek şekilde planlama, en yakın şarj istasyonunu bulma ve araca binmeden önce ısıtma veya soğutma gibi işlemleri yapabilme imkânı veriyor. Ayrıca 8 inç'lik ekranı ve güncellenmiş navigasyon sistemiyle sürücülerine ekranda dokunma, ilerleme ve kaydırma da dâhil olmak üzere, akıllı telefona benzer işlemler yapabilme imkânı sunuyor. Uygulama, harita ve yazılım güncellemeleri de manuel olarak USB kullanmak veya bir Nissan bayisine gitmek yerine, sadece bir butona dokunarak kablosuz ağ üzerinden kolayca yapılabilir.

UEFA Kupası Türkiye'ye Geliyor

Dünyanın en büyük araç kiralama şirketi Enterprise Rent-A-Car, 5-6 Şubat tarihlerinde UEFA Kupası'nı Türkiye'ye getiriyor. 2015 yılından bu yana UEFA Avrupa Ligi'nin resmi sponsorlarından olan Enterprise, Bakü'de gerçekleşecek final müsabakası öncesinde kupayı iki gün boyunca İstanbul'da sergileyecek. Futbol tarihine 1971-72 sezonu ile beraber giren ve geride kalan 48 yılda Avrupa'nın en önemli futbol müsabakaları arasındaki yerini alan UEFA Avrupa Ligi, bu yıl Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de düzenlenecek finalle sahibini bulacak. Dünyanın en büyük araç kiralama şirketi Enterprise Rent-A-Car, özgün tasarımıyla dünyada futbolun sembollerinden birisi olarak gösterilen UEFA Kupası'nı, Bakü'deki dev final öncesinde 5-6 Şubat tarihlerinde İstanbul'da sergileyecek. Enterprise'ın 2015 yılından bu yana UEFA Avrupa Ligi'nin resmi sponsorları arasında yer aldığını belirten Enterprise Türkiye CEO'su Özarslan Tangün, "Geçtiğimiz yıl yapılan işbirliği anlaşması çerçevesinde UEFA sponsorluğumuz, 2021 yılına kadar uzatıldı. Bir başka deyişle, Avrupa'nın en prestijli futbol müsabakalarından UEFA Avrupa Ligi'ne olan desteğimiz toplamda 7 yılı kapsayacak. Bu kapsamda UEFA Kupası, 5-6 Şubat'ta İstanbul'da olacak ve çeşitli etkinliklerle kupayı halkımızla buluşturacağız" dedi.



Hazırlayan: Emre Anamur

2018'de Türkiye'de en çok satılan 10 binek otomobil ve satış adetleri

34.087

Fiat Egea Sedan



23.799

Honda Civic Sedan



22.638

Renault Clio Hatchback



29.381

Renault Megane Sedan



23.576

Toyota Corolla



22.234

Volkswagen Passat



12.951

Dacia Duster



11.873

Peugeot 301



14.962

Nissan Qashqai



12.165

Ford Focus Sedan



YILI 3'TE 1 KAYIPLA KAPADIK

Geçici bir süre de olsa ÖTV oranlarının düşürülmesiyle Kasım ayı otomobil satışları bir önceki ayın üç katına çıktı. Kasım ayında 14.400 adedi yerli üretim, 31.804 adedi ise ithal olmak üzere toplam 46.204 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

O

tomotiv sektörü açısından 2018 yılı pek de iyi geçmedi. Ekim ayında zirve yapan düşüş, ÖTV indirimi sonrası Kasım ve Aralık aylarında biraz azaldı. Eğer ÖTV indirimi ve markaların özverili kampanyaları olmasaydı yılın son iki ayında çok daha kötü bir tabloyla karşılaşabilirdik.

Yılın tamamına bakacak olursak; 2018'de 163.405 adet yerli üretim otomobil satıldı. Yerli üretim satış oranı yüzde 33.6 seviyesinde gerçekleşti. 12 aylık dönemde 55.841 adet otomobil satan Renault, yerli üretim yapan markalar arasında lider oldu. İthal markalar arsında ise Volkswagen 49.749 adetle en çok satan marka oldu.

Yerli üretim ve ithal olmak üzere toplam satışlarda ise 76.931 adetle Renault lider olurken 49.749 adetle Volkswagen ikinci, 41.668 adetle Fiat üçüncü, 32.009 adetle Hyundai dördüncü ve 30.819 adetle Toyota beşinci geldi.

Hesaplamalara hafif ticari araçları da dahil edersek; Türkiye'de 2018 yılında en fazla araç satan marka 85.839 adetle Renault oldu. 70.058 adetle Fiat ikinci olurken onun ardından 66.834 adetle Volkswagen ve 65.428 adetle Ford geldi.

Model sıralamasına gelince: Yılın tamamında en çok satan modeller C segmenti sedan kategorisinden çıktı.

34.087 adetle en fazla satan model Fiat Egea Sedan olurken 29.381 adetle Renault Megane Sedan ikinci, 23.799 adetle Honda Civic Sedan üçüncü ve 23.576 adetle Toyota Corolla dördüncü geldi.

ÖTV oranlarındaki indirimin üç ay daha uzatılması, sektörün daha kötüye gitmesini engelleyebilir. Ancak seçimlerden sonra, söylendiği gibi tekrar döviz kurları yükselirse ve bunun üzerine bir de ÖTV oranları tekrar eski haline çekilirse araç satışı tekrar azalacaktır.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır. Sıralamalar yılın tamamına göre yapılmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2017	2018	Aylık değişim (%)
Ocak	25.689	26.611	+ 3.59
Şubat	34.658	35.901	+ 3.59
Mart	55.616	59.798	+ 7.52
Nisan	57.998	55.108	- 4.98
Mayıs	65.799	57.227	- 13.03
Haziran	66.164	41.225	- 37.70
Temmuz	62.384	42.024	- 32.63
Ağustos	54.890	26.976	- 50.85
Eylül	53.423	17.595	- 67.06
Ekim	70.488	16.809	- 76.15
Kasım	75.956	46.204	- 39.17
Aralık	99.694	60.843	- 38.97
Toplam	722.759	486.321	- 32.71

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018	Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Kasım 2018
1	Volkswagen	6745	49.749	27	Mitsubishi	143	514
2	Dacia	2973	26.193	28	DS	22	236
3	Peugeot	3471	24.905	29	SsangYong	41	222
4	Nissan	3567	24.605	30	Jaguar	45	220
5	Skoda	2630	21.340	31	Alfa Romeo	23	203
6	Renault	3388	21.090	32	Lexus	6	56
7	Opel	1974	20.960	33	Maserati	11	55
8	Ford	1634	20.697	34	smart	5	35
9	Hyundai	1441	19.113	35	Ferrari	0	18
10	Mercedes-Benz	835	14.445	36	Infiniti	0	18
11	Audi	2179	13.295	37	Aston Martin	1	16
12	BMW	1595	12.728	38	Bentley	2	10
13	SEAT	973	10.383	39	Lamborghini	1	3
14	Kia	643	7694	Toplam		38.533	322.916
15	Citroen	550	7669				
16	Volvo	1001	5943				
17	Honda	391	4862				
18	Toyota	237	3405				
19	Suzuki	521	2878				
20	Jeep	415	2430				
21	Subaru	249	1471				
22	MINI	291	1373				
23	Fiat	113	1264				
24	Land Rover	227	1248				
25	Mazda	153	1005				
26	Porsche	37	565				

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Kasım 2018
1	Renault	7236	55.841
2	Fiat	8236	40.404
3	Toyota	2911	27.414
4	Honda	3030	23.799
5	Hyundai	522	12.896
6	Ford	375	3051
Toplam		22.310	163.405



Hyundai i10 önde

Bu kategoride satışların çok zayıf olduğundan hep bahsediyoruz. Öyle ki, bu sınıfın pazar payı yüzde 0.25 oranında. Yani firmaların uğraşmalarına değecek bir tablo yok maalesef. İhracat olmasa Hyundai i10 modelinin de Türkiye’de üretiliyor olmasının pek bir anlamı olmayacakmış demek ki!

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Hyundai i10	35	956
2	Fiat 500	9	74
3	Fiat Panda	6	87
4	smart fortwo	5	27
5	Kia Picanto	4	117
A Segmenti toplam satış		1238	
A Segmenti pazar payı			% 0,25



Renault Clio HB arayı açtı

Renault Clio HB, bir ara satışları azalsa da yılın tamamında rakipleriyle arasını açmayı başardı ve en yakın rakibi Hyundai i20’nin iki katı kadar satışa ulaştı. Bu iki modeli Volkswagen Polo ve Dacia Sandero modelleri takip etti. Opel Corsa, Ford Fiesta ve SEAT Ibiza modellerinin satışları orta seviyede gerçekleşti.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Renault Clio HB	3019	22.638
2	Hyundai i20	487	11.426
3	Volkswagen Polo	851	9892
4	Dacia Sandero	806	9186
5	Nissan Micra	376	3786
6	Opel Corsa	219	3326
7	Skoda Fabia	174	2510
8	SEAT Ibiza	32	2214
9	Ford Fiesta	126	1823
10	Toyota Yaris	31	1584
B Segmenti-HB toplam satış		74.194	
B Segmenti-HB pazar payı			% 15,25



Satışlar tatmin edici değil

B segmenti sedan kategorisindeki satışların toplam pazardaki payı yüzde 6 seviyesine kadar düştü. Bir zamanlar en çok satan modeller bu sınıftan çıkıyordu. Hiçbir yerli üretim modelin olmadığı bu sınıfta Peugeot 301 modeli küçük bir farkla lider oldu. Renault Symbol ise ikinci geldi.

B segmenti sedan - en çok satan 4 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Peugeot 301	1776	11.873
2	Renault Symbol	2117	11.668
3	Citroen C-Elysee	340	5498
4	Skoda Rapid	15	412
B Segmenti-Sedan toplam satış		29.454	
B Segmenti-Sedan pazar payı			% 6,05



Volkswagen Golf lider

2018 yılında bu segmentte Volkswagen Golf ve kuzeni SEAT Leon hep önde olmayı başardı. Öyle ki bu iki modelin toplam satışı, segmentteki diğer otomobillerin toplam satışlarından daha fazla gerçekleşti. Renault Megane HB, Fiat Egea HB ve Opel Astra HB daha yüksek satış adetlerine ulaşabiliyordu.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Volkswagen Golf	535	8707
2	SEAT Leon	503	6022
3	BMW 1 Serisi	195	2137
4	Renault Megane HB	287	2121
5	Fiat Egea HB	302	2083
6	Opel Astra HB	353	2034
7	Mercedes-Benz A Serisi	253	1953
8	Audi A3 HB	201	1911
9	Toyota Auris	154	1384
10	Honda Civic HB	267	1324
C Segmenti-HB toplam satış		35.527	
C Segmenti-HB pazar payı			% 7,31



Egea Sedan'dan son dakika atağı

Türkiye'de en çok otomobilin satıldığı C segmentinde yılın sonuna doğru kıyasıya bir rekabet yaşandı. Son aylarda Renault Megane Sedan biraz gerilere düşerken Honda Civic Sedan ve Toyota Corolla'da ciddi hareketler gördük. Aralık ayındaki son yükselişle Fiat Egea Sedan ipi önde göğüslemeyi başardı.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Fiat Egea Sedan	7745	34.087
2	Renault Megane Sedan	3851	29.381
3	Honda Civic Sedan	3030	23.799
4	Toyota Corolla	2677	23.576
5	Ford Focus Sedan	967	12.165
6	Opel Astra Sedan	405	10.295
7	Skoda Octavia	927	7233
8	Hyundai Accent Blue	398	6877
9	Hyundai Elantra	196	4157
10	Kia Cerato	169	2442
C Segmenti-Sedan toplam satış		161.459	
C Segmenti-Sedan pazar payı			% 33,20



Volkswagen Passat uçu

Volkswagen Passat tek başına, kendisinden sonra gelen rakiplerinin neredeyse toplamı kadar satış gerçekleştirmeyi başardı. Onun arkasından, kuzeni Superb gelirken fiyatı biraz yükselen C Serisi ise 2018 yılında rekabette biraz geride kaldı. 3 Serisi ve A4 modelleri 3000'li rakamlarda kaldılar.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Volkswagen Passat	3771	22.234
2	Skoda Superb	1109	7820
3	Mercedes-Benz C Serisi	248	5510
4	BMW 3 Serisi	393	3032
5	Audi A4	838	3023
6	Volvo S60	348	2236
7	Opel Insignia	513	2208
8	Volkswagen Arteon	100	832
9	Renault Talisman	227	823
10	Ford Mondeo	21	358
D Segmenti-Sedan toplam satış		46.132	
D Segmenti-Sedan pazar payı			% 9,48



Rekabet yüksek seviyede

Bir ay Mercedes-Benz E Serisi, diğer ay ise BMW 5 Serisi derken bu sınıfta yıl sonuna kadar ciddi bir rekabet gördük. Yılın son ayında 5 Serisi en fazla satan model olurken 2018'in tamamında Mercedes-Benz E Serisi öne geçmeyi başardı. Bu modelleri Audi A6 ve Volvo S90 takip etti.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Mercedes-Benz E Serisi	133	3443
2	BMW 5 Serisi	423	3286
3	Audi A6	113	1556
4	Volvo S90	56	499
5	Jaguar XF	1	13
E Segmenti-Sedan toplam satış		8897	
E Segmenti-Sedan pazar payı			% 1,83



S'ti gürlendi

Mercedes-Benz S Serisi, yılın tamamında 245 adetlik satışa ulaşarak kendi kategorisinde lider olmayı başardı. Onun arkasından yenilenen Mercedes-Benz CLS modeli geldi. 102 adette kalan BMW 7 Serisi belki daha çok satabilirdi. Porsche Panamera ve Audi A8 modelleri ise biraz daha gerilerde kaldı.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Mercedes-Benz S Serisi	19	245
2	Mercedes-Benz CLS	18	144
3	BMW 7 Serisi	20	102
4	Porsche Panamera	2	45
5	Audi A8	4	30
F Segmenti toplam satış		472	
F Segmenti pazar payı			% 0,01



B-SUV'da az farkla Suzuki Vitara

Suzuki Vitara, birkaç aylık aradan sonra Kasım ayında tekrar liderlik koltuğuna yerleşmişti. Yılın tamamında ise az bir farkla en çok satan model olmayı başardı. Renault Captur ikinci olurken İtalya'da üretilen Jeep Renegade üçüncü, Peugeot 2008 ise dördüncü yüksek satışı gerçekleştirdi.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Suzuki Vitara	434	2361
2	Renault Captur	208	2325
3	Jeep Renegade	266	1641
4	Peugeot 2008	333	1393
5	Nissan Juke	205	1318
6	Opel Mokka X	32	1135
7	Ford EcoSport	109	811
8	Hyundai Kona	91	740
9	SEAT Arona	54	703
10	Fiat 500X	33	398
Küçük-Giriş SUV Segmenti toplam satış		14.756	
Küçük-Giriş SUV Segmenti pazar payı			% 3,03



C-D/SUV'da Qashqai son noktayı koydu

Herkes, yenilendikten sonra Dacia Duster'ın daha iyi bir satış performansı göstereceğini düşünüyordu. Ancak biraz da fiyatının yükselmesinden olacak ki, Duster ikinci olabildi. Nissan Qashqai ise agresif kampanyalarla Ağustos ayından itibaren liderliğini devam ettirdi. 2018'in dikkat çeken modeli ise Peugeot 3008 oldu.



Yenilik BMW X3'e iyi geldi

Yenilendikten sonra BMW X3'ün satışları arttı. X3, bazı aylar geriye düşse de yılın tamamında 766 adetlik satışla lider oldu. Onun ardından 681 adet satışla yeni Volvo XC60 modeli geldi. Mercedes-Benz GLC, Audi Q5 ve Porsche Macan bu iki modeli takip etti.



Volvo XC90 imzayı attı

Volvo XC90, lüks SUV segmentinde Aralık ayında 109 adet sattı ve yılın tamamında 699 adede ulaşarak sıralamada birinciliğe imzasını atmış oldu. 570 adetlik satışla BMW X5 modeli ikinci olurken Range Rover Sport ve Range Rover Vogue modelleri onu izledi.

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

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Nissan Qashqai	1971	14.962
2	Dacia Duster	1619	12.951
3	Peugeot 3008	841	8063
4	Hyundai Tucson	672	6313
5	Volkswagen Tiguan	1435	5927
6	Ford Kuga	290	4436
7	Nissan X-Trail	1.014	4307
8	Renault Kadjar	514	3580
9	Kia Sportage	362	2815
10	Honda CR-V	39	2512
Orta-Kompakt SUV Segmenti toplam satış			85.873
Orta-Kompakt SUV Segmenti pazar payı			% 17,65

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

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	BMW X3	23	766
2	Volvo XC60	57	681
3	Mercedes-Benz GLC	37	480
4	Audi Q5	26	352
5	Porsche Macan	29	341
6	Range Rover Velar	67	278
7	Mercedes-Benz GLC Coupe	13	239
8	Land Rover Discovery Sport	22	150
9	Land Rover Discovery	33	147
10	Range Rover Evoque	13	96
E-7: Lüks SUV Segmenti toplam satış			3771
E-7: Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,77

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

Sıra	Marka	Aralık 2018	Ocak-Aralık 2018
1	Volvo XC90	109	699
2	BMW X5	78	570
3	Range Rover Sport	71	377
4	Range Rover Vogue	15	116
5	Audi Q7	4	106
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti toplam satış			2272
F-7: Üst Lüks SUV Segmenti pazar payı			% 0,46

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?

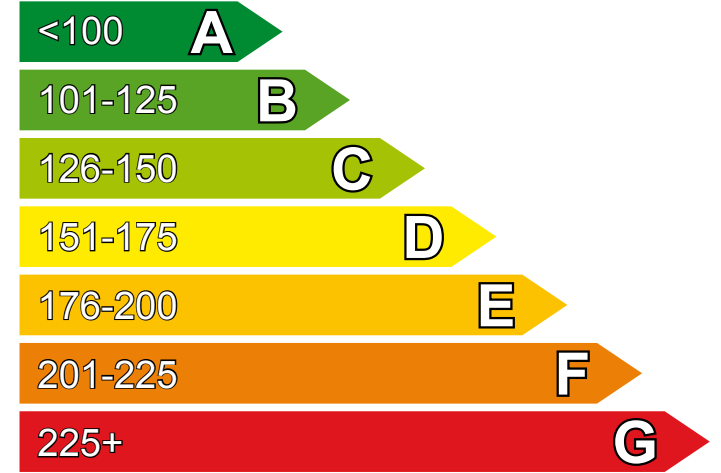
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.

AMİRAL GEMİSİ MAKYAJLANDI

Nisan ayında satışa sunulacak makyajlı BMW 7 Serisi, teknolojik yeniliklerinin yanı sıra yüzde 40 oranında büyütülen böbrekleriyle dikkat çekiyor.



**A**

lman premium otomobil üreticisi BMW'nin amiral gemisi modeli 7 Serisi kapsamlı bir makyaj operasyonundan geçirildi. Global pazarlarda bu yılın Nisan ayından itibaren satılmaya başlanacak olan yeni BMW 7 Serisi, hem tasarım hem de teknolojik anlamda önemli yeniliklere sahip.



DEVASA BÖBREĞE SAHİP

Otomobile baktığınızda ilk dikkatinizi çeken konu devasa böbrekler oluyor. Eskisinden yüzde 40 oranında daha büyük olduğu belirtilen bu radyatör ızgarasının ipuçlarını aslında X7 modelinden almıştık. Henüz gözümüzün alışmadığı ve özellikle sosyal medyada birçok kişi tarafından sert eleştirilere maruz kalan bu yeni ön tasarımın başarısını ilerleyen dönemde elbette görürüz. Bu ön ızgaranın renginin

donanıma göre değiştiğini de belirtelim. Ön tasarımda farlar da yenilenmiş. Adaptif full led farlar standart donanımda yer alıyor. Yeni 7 Serisi'nin arka aydınlatma grubu da makyajdan nasibini almış ve artık burada gövdeyi yatay olarak boydan boya kat eden bir led ışık çizgisi yer alıyor. Öte yandan, stop lambaları da 3.5 cm inceltilmiş. Makyajlı 7 Serisi, standart ve uzun olmak üzere iki gövde seçeneği sunmaya devam edecek. "L" (Long) olarak adlandırılan olarak uzun versiyon, standart versiyondan 14 cm daha uzun ve 3210 mm'lik dingil mesafesine sahip.

DAHA DİJİTAL BİR KOKPİT

Yenilenen 7 Serisi'nin kaliteli malzeme ve işçiliğin birleştiği lüks kokpitinde, yeni X5 ve 8 Serisi modellerinden de tanıdığımız yeni dijital gösterge paneline yer verilmiş. Kablosuz şarj imkanının da yer aldığı kokpitte BMW'nin sürücü odaklı tasarımı devam ettirilmiş. Yani makam aracı olmasına karşın, bazı patronlar bu otomobilin sürüş keyfini yaşamak için zaman zaman sürücü koltuğuna da geçeceklerdir.

4.4 V8 MOTOR YENİLENDİ

Makyajlı 7 Serisi motor gamının tepesinde 585 HP güç ve 850 Nm tork üreten V12 motoruyla M760 oturacak. 4.4 litrelik V8 motor ise yenilendi. Bu motor artık 530 HP güç (eskisinden 80 HP daha fazla) ve 750 Nm tork (eskisinden 100 Nm daha fazla) üretiyor. 750i xDrive modelinde yer alan bu motor, otomobili sadece 3.9 saniyede 0'dan 100 km/s ulaştırıyor.



MARKANIN AMİRAL GEMİSİ OLARAK EN ÜST SEVİYEDE KONFOR SUNACAK OLAN YENİ 7 SERİSİ'NİN KOKPİTİNDE HEM SÜRÜCÜ HEM DE YOLCULARA YÖNELİK ALANLARDA EN KALİTELİ MALZEME, EN İYİ İŞÇİLİKLE BİR ARAYA GETİRİLMİŞ. ARKADA SEYAHAT EDEN İKİ KİŞİ İÇİN, İSTENDİĞİNDE YERİNDEN ÇIKARILIP ARACIN DIŞINDA DA KULLANILAN TABLET BİLGİSAYARLAR YER ALIYOR.



Makyajlı 7 Serisi'nin bir diğer motor seçeneği ise 6 silindirli benzinli motorun yanı sıra elektrikli motora da sahip olan plug-in-hybrid (şarj edilebilir hibrit) versiyon. Toplam 394 HP güç üreten bu sistem, aracı 4.9 saniyede 0'dan 100 km/s ulaştırıyor. Dizel motorları da sıralamak gerekirse; 730 d modelinde 3.0 litrelik turbo dizel motor bulunuyor ve 265 HP güç ile 620 Nm tork ürettiyor. 740 d modelinde ise aynı motor çift turbo beslemeye sahip ve 320 HP güç ile 680 Nm torka sahip. 750 d modelinde ise dört turboyla 400 HP güç ve 760 Nm tork ürettiyor.



ŞANZIMAN DA YENİLENDİ

8 ileri oranlı otomatik şanzımanın yenilendiği de gelen bilgiler arasında yer alıyor. Ayrıca "Launch Control" donanımıyla birlikte gelecek otomobillerin hibrit türevleri de kendilerine özel "Sport Steptronic" şanzımanı standart donanımda sunacak. Yenilenen 7 Serisi'nin beş farklı donanım seçeneğine sahip olacağı belirtiliyor. Model değişkenine bağlı olarak, yeni BMW 7 Serisi 18 inç hafif alaşım jantlarla donatılıyor. Üst donanımlı versiyonlarda ise jantlar 21 inç kadar çıkabiliyor. Arka koltuk eğlence sistemi, Bluray oynatıcılı iki adet 10 inç HD ekrandan oluşuyor. Sistem, kullanıcıların aracın eğlence, navigasyon ve çevrimiçi fonksiyonlarına arka koltuklardan erişmelerini sağlıyor. Ayrıca dokunmatik ekran işlevine sahip ekranların görüş açısı, arka koltuktaki yolcuların mevcut koltuk pozisyonlarına göre ayarlanabiliyor. 7.0 inçlik ekrana sahip bu çıkarılabilir tablet, herhangi bir koltuktan ve hatta aracın dışından bile kullanılabilir. Bu tablet, yolcuların koltuk ayarı, iç aydınlatma ve iklim kontrolü gibi konfor fonksiyonlarının yanı sıra bilgi-eğlence, navigasyon ve iletişim sistemlerinin çalışmalarını da sağlıyor.



750İ VE 750Lİ VERSİYONLARINDA YER ALAN YENİ 4.4 LİTRELİK V8 MOTOR, ESKİSİNDEN 80 HP DAHA FAZLA GÜÇ (530 HP) VE 100 NM DAHA FAZLA TORK (750 NM) ÜRETİYOR.

BİR MAKAM ARACI OLMASINA KARŞIN SPORTİF
HATLARA SAHİP OLAN MAKYAJLI 7 SERİSİ'NİN ARKA
TASARIMINDA ARACI BOYDAN BOYA GEÇEN LED
AYDINLATMA DİKKAT ÇEKİYOR.



FORD FOCUS SEDAN 1.5 DİZEL OTOMATİK

Yeni Ford Focus'un sedan gövde tipi, dizel motor ve 1.5 motor birlikteliği ile Türk tüketicisinin beklentilerine en uygun Focus olma özelliğinde.





Yeni Ford Focus'u, iki sayı önce hatchback karoserli ve ST-Line donanım seviyesi ile nispeten kısıtlı bir zaman diliminde kullanıp, ilk sürüş olarak yayınlamıştık. Yeni Focus bu sayımızda daha çok tercih edilecek sedan gövde tipiyle sayfalarımıza konuk oluyor. Ford Focus Sedan 1.5 EcoBlue 120 HP otomatik ülkemizde Trend X (162.100 TL) ve Titanium (178.100 TL) olmak üzere iki donanım seviyesine sahip.



Titanium donanım seviyesindeki test aracımızda Ford CoPilot 360 (adaptif hız sabitleme, çarpışma önleme yardımcısı, şerit takip sistemi, trafik levhası tanıma sistemi, şeritte kalma yardımcısı, acil durum manevra destek sistemi: 7800 TL), açılabilir panoramik cam tavan (8700 TL), B&O ses sistemi (3000 TL), Kış Paketi (Isıtmalı ön cam- direksiyon simidi-ön koltuklar: 2200 TL), metalik boya (1800 TL) gibi opsiyonlar da vardı.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Ford'un C2 adını verdiği yeni global platformu kullanılarak üretilen ilk model olan yeni Focus hem sedan, hem de hatchback gövde tipinde eskisinden 53 mm daha uzun (2701 mm) dingil mesafesine sahip. Yeni Focus Sedan'ı eskisi ile karşılaştırdığımızda; uzunluğunun 109 mm (4647 mm), genişliğinin 2 mm (1825 mm) arttığı, yüksekliğinin ise 15 mm azaldığı

(1454 mm) görüyoruz. Fabrika verilerine göre arka koltuklardaki baş mesafesinde yeni Focus Sedan 4 mm daha iyi olmasına rağmen, arka koltuklardaki baş mesafesi, uzun boylu kişilere biraz yetersiz gelebilir, en azından cam tavanlı versiyon için durum bu. Diz mesafesindeyse bir sorun yok. Yatay çizgilerle şekillendirilmiş ön konsol ergonomik ve kolay kullanımlı. Orta konsolun üst kısmındaki 8 inçlik dokunmatik ekran Fiesta'dan tanıdık.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Yeni Focus, rahat bir oturma pozisyonuna sahip ve alçak ön konsoluyla ferah bir ön görüş sunuyor. Araçta yer alan 1.5 lt'lik turbo dizel motor 120 HP güç ve 300 Nm tork üretiyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor, fabrika verilerine göre otomobili 10.2 saniyede 0'dan 100 km/h'ye çıkartıp,

VİTESLER, DİREKSİYONUN ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN MANUEL OLARAK DA DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR. 8 İNÇ'LİK DOKUNMATİK EKRAN YÜKSEK ÇÖZÜNÜRLÜKLÜ. VİTES KUMANDASI ÇEVİRMELİ.



193 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Ortalama yakıt tüketim değeriye 4.4 lt/100 km. Otomobilin performansı eski 1.5 TDCi 120 HP PowerShift (çift kavramalı) şanzımana göre biraz daha iyi, fakat fabrika verisi yakıt tüketimi hem eskisinden, hem de otomatik şanzımanlı bazı rakiplerinden biraz daha yüksek. Ancak gerçek hayat kullanımında ortaya çıkan değerler mutluluk verici. Fabrika verisi yakıt tüketimi değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz otomobil benim gerçek hayat kullanımında ortalama 5.5 lt/100 km'lik yakıt tüketimi elde etti. 120 km/h hızla yaptığım sabit hız sürüşünde çıkan sonuç 5.6 lt/100 km olurken, minimum tüketim denemelerindeyse 4.0 lt/100 km'nin biraz altında değerler elde edebildim. Bu aracın süspansiyonu, ST-Line'a göre biraz daha konforlu olduğu için ülkemiz yollarına daha uygun. Ayrıca yol tutuş ile ilgili olumsuz bir durum da yok. Focus'larda iki farklı tipte arka süspansiyon olduğunu belirtiyim. Burulma kırıli arka süspansiyonun standart sürüşlerde bir olumsuzluk yaşatmıyor. Direksiyon sisteminin yönlendirme hassasiyetinin başarısı dikkat çekici. Bu sayede otomobille daha rahat iletişim kuruluyor. 3 farklı sürüş modu (normal, eko ve sport) sunan sürüş modu seçicisi standart olarak gelen bir özellik.

AÇILABİLİR
PANORAMİK CAM
TAVAN İÇİN 8700 TL
EK ÖDEME YAPMAK
GEREKİYOR. ARKA
KOLTUKLARDAKİ
BAŞ MESAFESİ
BİRAZ KISITLI,
DİZ MESAFESİYE
ESKİSİNDEN İYİ.



SONUÇ

Yeni Ford Focus Sedan 1.5 dizel otomatik; yumuşak geçişli bir şanzımanlı, eskisinden daha geniş iç hacim sunan, düşük yakıt tüketimli bir kompakt sedan. Fiyatıysa rakiplerinden biraz yüksek.

511 LT'LİK BAGAJ
DÜZ ZEMİNLİ VE
KULLANIŞLI.

**FORD FOCUS SEDAN 1.5 ECOBLUE 120 HP OTM TITANIUM****Fabrika verileri**

Motor:	1500 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	120 HP@3600 d/d
Maksimum tork:	300 Nm@1750-2250 d/d
Maksimum hız:	196 km/s
0-100 km/s:	10.2 sn
Bagaj hacmi:	511 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4647 / 1825 / 1454 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	4.9 / 4.0 / 4.3 lt/100 km
Fiyat:	162.100 TL (1.5 EcoBlue Otm. TrendX)
	178.100 TL (1.5 EcoBlue Otm. Titanium)
+	Direksiyon hissi, sürüş pozisyonu, yol tutuş
-	Yan ayna tek açılı, fiyat

113 g/km **B**



JEEP COMPASS 1.4 BENZİNLİ 4X4

Gittikçe büyüyen Kompakt SUV sınıfında Jeep markasının temsilcisi, başarılı 4x4 aktarma sistemiyle rakiplerinden ayrılıyor.





J

Jeep markası, arazi araçları ve SUV segmentindeki araçlar için "jip" kelimesi ile adeta bir jenerik isim durumunda. Ancak markanın sloganında da ifade ettiği gibi sadece bir "Jeep" vardır. Hatırlanacağı gibi önceki nesil Jeep Compass ülkemizde önden 2.0 lt 156 HP benzinli motorla ve önden çekişli aktarma ile satılıyordu ve markanın arazi sürüşlerine dayanan geçmişi ile ters düşen bir durumdaydı. Yeni nesil Compass ise Jeep tutkunlarının hoşuna gideceği şekilde 4x4 çekiş sistemiyle satılıyor. Motor seçenekleri ise 1.4 lt benzinli 170 HP ve 2.0 litre dizel 170 HP olmak üzere iki tane.

Bunlardan 1.4 lt benzinli olanın başlangıç fiyatı 269.900 TL, 2.0 lt dizel olanın başlangıç fiyatıysa 319.900 TL. 1.4 lt 170 HP test aracımızda opsiyonel olarak alınan Lüks Paket (elektrikli ve ısıtılmalı ön koltuklar, ısıtılmalı direksiyon simidi: 11.000 TL), Eğlence Paketi (10 hoparlörlü Beats ses sistemi, 8.4 inçlik UConnect ekranı: 11.000 TL), Görüş Paketi (bi-xenon farlar: 8000 TL), sunroof (11.000 TL), 19 inçlik alüminyum jantlar (5.000 TL), siyah tavan (3000 TL) vardı ve fiyatı 318.900 TL'yi buluyordu.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Eski Compass'lar hem tasarım hem de kalite hissi olarak rakiplerinden gerideydi. Yeni Compass eskisine göre bu konularda büyük ilerleme kaydetmiş olsa da kompakt SUV sınıfının çitası her geçen gün yükseliyor ve kalite hissi olarak Avrupalı rakiplerinin gerisinde. Aynı durum diz ve baş mesafesinde de geçerli. Ayrıca otomobilin ön koltuklarının minderleri biraz ufak olduğu için ben pek rahat edemedim.

Ön konsolda ilk dikkati çeken öge 8.4 inçlik (standart gelen ekran 7 inç) UConnect ekranı. Bu dokunmatik ekran içinde birçok özelliği barındırıyor. Mesela koltuk ısıtma, navigasyon, eğim ölçer grafikleri, performans ölçüm ekran, G grafiği, gaz-fren pedali basıncı grafiği gibi çok sayıdaki özelliğe bu ekran üzerinden kumanda ediliyor. Ancak ekranın ana sayfasındaki ara birimlerin puntoları ufak ve rahat okunmuyor.



COMPASS'IN GÖSTERGE TABLOSU YANSIMA YAPIYOR VE MULTİMEDYA EKRANI ÜZERİNDEKİ SİMGELER GÖRSEL OLARAK BİRAZ SIKIŞIK. SELEC-TRAC AKTARMA SİSTEMİNDE OTOMATİK, KAR, KUM VE ÇAMUR GİBİ ZEMİNLERE YÖNELİK SÜRÜŞ MODLARI MEVCUT.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Test aracımız, 4x4 aktarmalı bir Jeep olduğu için sürüş özelliklerine arazi koşullarından başlayalım. Aracımızda bulunan Selec-Terrain sistemi otomatik, kar, kum ve çamur olmak üzere 4 farklı sürüş moduna sahip. Ayrıca çevirmeli Selec-Terrain kumandasının orta kısmında 4WD Lock tuşu da bulunuyor. Kış lastikleri takılı test aracını özellikle vıcık vıcık olmuş çamur zeminde denedim ve aktarma sisteminin başarısını tecrübe ettim. Açıkçası Compass, bu sınıfta çekiş sistemine güvenip gevşek ve kaygan zemine girebileceğiniz nadir otomobillerden bir tanesi. 406

mm derinliğindeki sulardan geçebilen Compass'ın 31.7 derecelik uzaklaşma açısı ve 22.9 derecelik tepe aşma açısı yeterli olsa da, ne yazık ki 16.8 derecelik yaklaşma açısı arazi iddiası olmayan önden çekişli SUV'lardan bile kötü.

Test aracımızda yer alan 1.4 lt'lik turbo beslemeli, benzinli motor; 170 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor ve otomobile fabrika verilerine göre 9.5 sn'lik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Gerçek hayat kullanımında performans sıkıntısı yaşanmasa da gaz pedalı tepkileri biraz gecikmeli ve 9 ileri oranlı şanzıman çoğu zaman



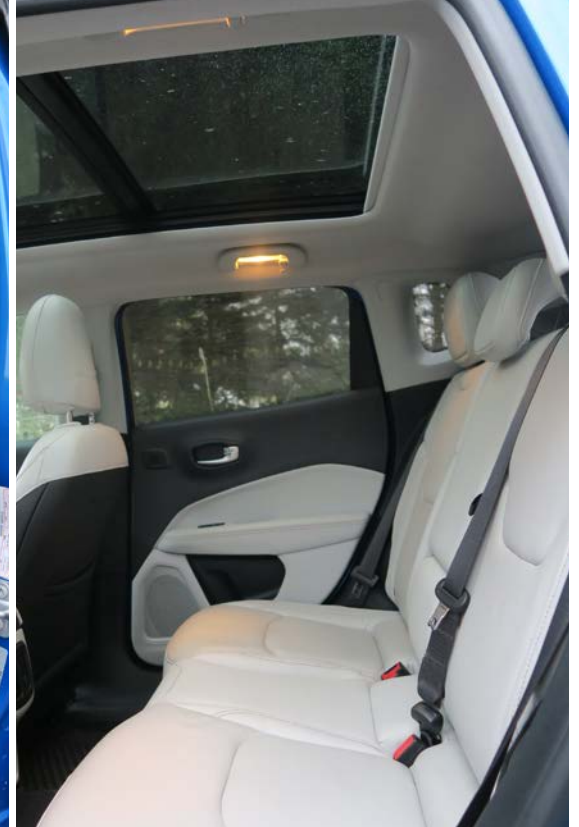
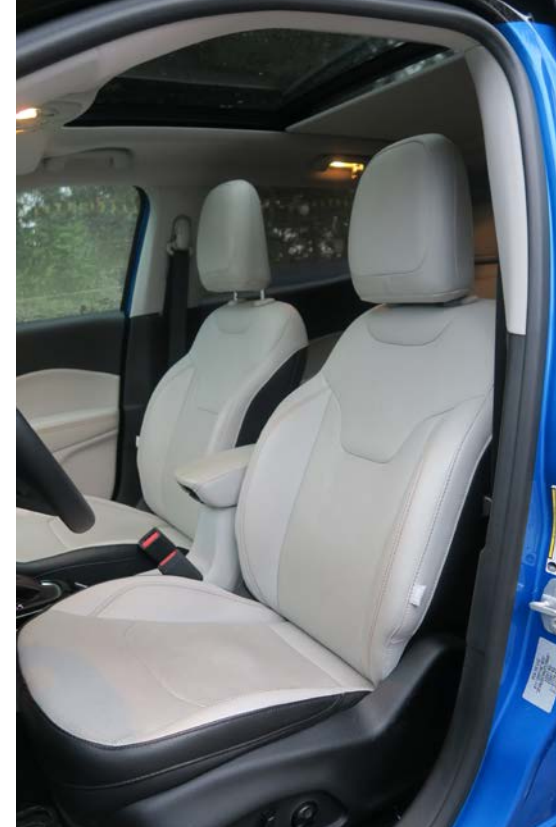


geç vites düşürüyor. Manuel kullanım seçeneğinin de durum pek değişmiyor. Compass dinamik olmayan ancak güvenli sürüş özelliklerine sahip. Sürücüyle iletişimi orta karar olan direksiyon sistemi, şehir içi kullanımlarda bazı kullanıcılara biraz ağır gelebilir. Fabrika verisi yakıt tüketimi değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz otomobilin benim kullanimimdaki yakıt tüketimi 10.0 lt/100 km oldu.

SONUÇ

Kompakt SUV segmentinde seçenek çok. Compass iç mekan hacmi ve bagaj hacmi gibi konularda rakiplerinden geride kalsa da, çekiş sistemi ile özellikle gevşek ve kaygan zeminlerde yol yapanların güvenebileceği bir seçenek.

OTOMOBİLİN ARKA
KOLTUKLARINDAKİ
DİZ VE BAŞ
MESAFESİ
RAKİPLERİNİN
GERİSİNDE.
ÖN KOLTUKLARIN
MİNDERLERİ BİRAZ
DAR VE BAZI
KİŞİLERE RAHAT
GELMEYEBİLİR.





428 LT'LİK BAGAJ HACMİ KOMPAKT SUV SEGMENTİ İÇİN BİRAZ UFAK KALAN COMPASS, BAŞARILI 4X4 SİSTEMİ İLE ÇAMURLU VE GEVŞEK ZEMİNLERDE RAKİPLERİNDEN DAHA İYİ YOL ALIYOR.



JEEP COMPASS 1.4 170 HP 9ATX AWD LIMITED

Fabrika verileri

Motor:	1398 cc, 4 silindirli, turbo, 16V
Şanzıman:	9 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 2500 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	9.5 sn
Bagaj hacmi:	428 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4394 / 1819 / 1644 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.7 / 5.9 / 6.9 lt/100 km
Fiyat:	269.900 TL (baz)-319.900 TL (test aracı)
+	Çekiş sistemi
-	Rakiplerinden küçük iç hacim ve bagaj

160 g/km

D



INSIGNIA GSi 2.0 DİZEL

Bir süreden beri yollarda göremediğimiz GSi logolo Opel'ler, Insignia ile tekrar aramıza döndü. Üstelik 2.0 lt turbo dizel motor ve 4 tekerlekten çekişli aktarma ile.





Bilindiği gibi Opel'in performanslı modellerine verdiği bir isim eki olan GSi, ilk defa 1985 yılında Manta GSi ve Kadett GSi olarak görülmüştü. GSi isminin ülkemizde popülerlik kazanması ise 1990'lı yılların ortalarında Astra GSi ve Corsa GSi ile oldu. Bir süreden beri göremediğimiz GSi ibaresi (Grand Sport injection) 2017 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda Insignia ile beraber tekrar hayatımıza girmiş oldu. Üstelik 8 ileri oranlı otomatik şanzıman ve dört tekerlekten çekiş gibi özelliklerle! Opel Insignia GSi, 2.0 lt turbo dizel 210 HP (475.500 TL) ve 2.0 lt turbo benzinli 260 HP (458.000 TL) olmak üzere iki farklı motor seçeneğine sahip.



Eskiden GSi modelleri, Opel'in performans olarak tepe noktasıydı. Daha sonra bu noktaya OPC modelleri yerleşti. Şimdi ise GSi adı bir donanım seviyesi halini almış durumda olduğu görülüyor. Tıpkı Mercedes-Benz'in AMG donanımlı, BMW'nin M Sport Line donanımlı araçları gibi. Mesela 2.0 dizel 210 HP, AWD aktarma ve 8 ileri otomatik şanzıman kombinasyonunu GSi dışında, daha sade görünümlü Elite donanım seviyesi ile (438.500 TL) alabilmek mümkün.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Opel Insignia GSi tasarım olarak, diğer Insignia'lardan sportif eklentileri ile ayrılıyor. Yırtıcı ön tampon, 20 inçlik jantlar, marşpiyeler, özel arka tampon ve arka spoyler ile farkını ortaya koyan Insignia GSi, iç

mekânda da sportif ön koltukları ile kardeşlerinden ayrılıyor. Isıtma ve havalandırmalı olan bu koltukların masaj özelliği de var. Arka koltuklardaki diz ve baş mesafesiye D segmenti bir otomobilden beklenildiği gibi sorunsuz.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Test aracında yer alan 1956 cc'lik, 4 silindirli motor; 4000 d/d'de 210 HP güç ve 1500 d/d'de 480 Nm tork üretiyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş motor, 1697 kg'lık otomobili 7.9 saniyede 0'dan 100 km/h hıza çıkartabiliyor. Bu değer ortalama bir kullanıcı için etkileyici gelse de otomobilin rakiplerini göz önüne aldığımızda biraz geride. Örnek vermek gerekirse VW Passat 2.0 TDI 240 HP 4Motion veya

GÖSTERGE TABLOSU ZENGİN, ANCAK BU TİP BİR OTOMOBİLE TURBO BASINÇ SAATİ DE YAKIŞIRDI. GÖZ HİZASI GÖSTERGESİ İŞLEVSEL. FLEXRIDE ŞAŞİ SAYESİNDE AMORTİSÖRLERİN SERTLİĞİ VE OTOMOBİLİN SÜRÜŞ KARAKTERİ DEĞİŞTİREBİLİYOR.

190 HP'lik BMW 320d xDrive... Passat 0-100 km/h hızlanmasını 6.1 saniyede tamamlarken BMW 320d 7.3 saniyede tamamlıyor. Üstelik her ikisinin de yakıt tüketimi daha düşük. Konu yakıt tüketiminden açılmışken, Insignia GSi ile gerçek hayatta elde ettiğim ortalama yakıt tüketimi değeri 8.0 lt/100 km oldu. Minimum yakıt tüketimi denemelerinde ise 5.8 lt/100 km'lik değerler elde ettiğim otomobilin 120 km/s hızla yaptığım sabit hız sürüşlerindeki yakıt tüketimiye 7.0 lt/100 km olarak gerçekleşti.

SPORTİF VE KESKİN HATLARI
OLAN OTOMOBİLİN RÜZGAR
DİRENÇ KATSAYISI 0.256 CD.



Otomobilin sürüş konforu 20 inçlik jantlara rağmen hiç fena değil. Özellikle FlexRide'in sürüş modu Tour olarak seçildiğinde adaptif amortisörler biraz daha yumuşuyor ve sportif bir otomobil için şaşırtıcı bir sürüş konforu sağlıyor. Spor moddaysa egzoz sesi, gaz pedali tepkisi ve direksiyon tepkisi değişiyor ve süspansiyon da daha sıkı oluyor. Bu sürüş modunda otomobil adeta raydaymışçasına viraj alıyor. Fren tertibatı da böyle bir otomobilde Brembo imzalı frenler kullanılması da sürüş güvenliğini yükselten bir etken. Bunun dışında direksiyon yardımcısı, şerit takip destek sistemi ve adaptif hız sabitleme gibi modern zamanların sürücü destek sistemleri de unutulmamış.

SPOR ÖN KOLTUKLAR MASAJ ÖZELLİĞİNE SAHİP. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ VE BAŞ MESAFESİ, D SEGMENTİ BİR OTOMOBİLDE OLMASI GEREKTİĞİ GİBİ SORUNSUZ.

210 HP'LİK MOTOR ATEŞLİ DEĞİL. BAGAJ HACMİ 490 LT.



INSİGNİA GSi, ARKA TARAFTA SPOYLER VE ÖZEL TAMPON GİBİ DETAYLARLA KARDEŞLERİNDEN AYRILIYOR.

SONUÇ

Insignia GSi BiTurbo Dizel, tek başına ele alındığında gayet etkileyici bir otomobil, tasarımı güzel, 4 çeker, vites geçişleri iyi yol tutuşu iyi ve güvenli. Ancak rakipleri ile karşılaştığımızda fiyat-performans olarak geride kaldığını görmek zor değil. Bana göre bu otomobil ya biraz daha hızlı olmalı, ya da fiyatı rakiplerine göre daha uygun olmalı.

OPEL INSIGNIA GSi 2.0 BiTURBO DİZEL 210 HP AWD AT8

Fabrika verileri

Motor:	1956 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	210 HP@4000 d/d
Maksimum tork:	480 Nm@1500 d/d
Maksimum hız:	233 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Bagaj hacmi:	490 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4897 / 1941 / 1455 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.2 / 5.7 / 7.0 lt/100 km
Fiyat:	475.500 TL
+	Yol tutuş, çekiş sistemi, koltuklar
-	Emniyet kemeri yükseklik ayarı yok,
	rakiplerinden daha yavaş

186 g/km

D



HONDA JAZZ 1.5 130 HP

Makyajlı Honda Jazz'ın en önemli yeniliği artık 1.5 lt 130 HP'lik motor seçeneğini de sunuyor olması.





Küçük sınıf MPV'ler 2000'li yılların başında popülerleşti. İlk nesli 2001 yılında yollara çıkan Honda Jazz ise bu sınıfın öncüsü ve başarılı modellerinden bir tanesi. 2018 yılında üçüncü neslinin makyajlı tanıtılana kadar toplamda 7 milyon adetten fazla satışa ulaşması, bu otomobilin tüketiciler tarafından sevildiğinin bir göstergesi. Bu sınıfta Opel Meriva, Ford B-Max gibi küçük MPV'ler tarihin tozlu raflarına girmiş durumdalar. Makyajlı Honda Jazz ülkemizde 1.3 lt 102 HP Dream (88.999 TL), 1.3 lt 102 HP Elegance (105.162 TL) ve 1.5 lt 105 HP Dynamic (105.162 TL) olmak üzere 3 versiyona sahip.

MAKYAJLA BERABER NELER DEĞİŞTİ?

Makyajla beraber radyatör ızgarasında, ön tamponun alt kısmında ve köşelerde sis farlarının olduğu kısımlarda değişimler göze çarpıyor. Arka tamponda da değişiklik var. Eskisinde arka tamponun köşelerinde bulunan ızgara formlu süsler ufaltılmış, tamponun ortasından parlak siyah bir bant geçirilmiş ve bu sayede otomobil görüntü olarak daha geniş bir his vermiş. LED farlar Elegance ve Dynamic'te standart.

ELEGANCE-DYNAMIC FARKLARI NE?

Giriş paragrafından görüleceği gibi Jazz 1.3 Elegance ile 1.5 Dynamic'in fiyatları aynı. Peki farkları ne? Tabii ki en başta motor farkı var, Dynamic'in 1.5 motoru Elegance'ın 1.3 motorundan 28 HP daha güçlü. Bunun dışında Dynamic'te sportif koltuklar, siyah aynalar, bagaj spoileri ve spor tamponlar var. Ancak hoparlör sayısı 6 yerine 4 tane ve karartılmış arka camlar, yükseklik ayarlı ön yolcu koltuğu, tek dokunuşla açılan ön yolcu camı, anahtarsız giriş, geri görüş kamerası, dijital klima gibi konfor donanımları yok.

KULLANIŞLI İÇ MEKÂN

Üreticisi tarafından B-Hatchback olarak tanımlanan ancak küçük bir MPV veya yarı MPV olarak düşünebileceğimiz Honda Jazz değişken koltuk sistemi ile eskiden olduğu gibi şimdi de çok kullanışlı. Arka koltuk sırasındaki diz mesafesiyle D segmenti otomobiller ile rekabet edecek kadar iddialı. Bunun dışında ufak tefek eşyalar için kullanışlı eşya gözlerinin unutulmamış olması da otomobilin güzel yanlarından



CVT ŞANZIMANLI JAZZ, İSTENDİĞİNDE ÖNCEDEN BELİRLENMİŞ 7 İLERİ ORAN ÜZERİNDE MANUEL GİBİ DE KULLANILABİLİYOR. DYNAMIC'İN KLİMASI ELEGANCE'TAN FARKLI OLARAK MANUEL. PRATİK ÇÖZÜMLER UNUTULMAMIŞ.

bir tanesi. 354 lt'lik bagaj hacmi de küçük sınıf bir otomobil için başarılı bir değer.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Günümüz dünyasında, turbosuz motora sahip otomobil bulmak oldukça zorlaştı. Jazz da 1.5 lt'lik atmosferik motora sahip. Bu motor 6600 d/d'de 130 HP güç ve 4600 d/d'de 155 Nm tork üretiyor. Maksimum tork, turbo beslemeli motorlara göre daha az ve daha yüksek devirlerde ortaya çıksa da otomobilde çekiş veya performans sıkıntısı yok. Küçük sınıf bir MPV için hızlanma hissi güzel ve performans sıkıntısı yaşatmıyor, ancak yine de insan, bir gün Civic RS'teki 1.5 turbo motor bu otomobile uygulanırsa nasıl olur diye düşünmeden edemiyor. Normal kullanımda sessiz olan 1.5 130 HP'lik motor, dip gaz yapıldığı zaman CVT şanzımanların bir özelliği olarak üst devirlerde sabit kalıyor ve bu da biraz gürültüye neden oluyor. CVT şanzımanı direksiyon arkasındaki kulakçıklarla önceden belirlenmiş 7 ileri oran üzerinde de manuel olarak kullanmak mümkün.

Önde McPherson, arkada torsiyonlu süspansiyona sahip otomobilin yol tutuş ve düz gidiş stabilitesi iyi... Ancak süspansiyon, bozuk yollarda bazı kullanıcılara biraz sert gelebilir. 2.5 turlu direksiyonun tepkisi güzel ve çabuk tepki veriyor. Kafadan kayma eğilimi, bir önceki nesle göre azaltılan otomobilde kullanılan AHA (Agile Handling Assist - çevik sürüş desteği) VSA ile çalışıyor ve şerit değiştirme manevrası gibi ani



MARŞPIYE, SİYAH JANT VE SPOR TAMPON 1.5 MOTORA ÖZEL.



hareketlerde iç tarafta kalan tekerleklerle hafif fren uygulayarak aracın daha stabil olmasına yardımcı oluyor. Fabrika verisi yakıt tüketimi değerlerini teknik özellikler tablosunda bulabileceğiniz otomobil, benim 400 km'yi bulan sürüşümde ortalama 6.3 lt/100 km'lik değer elde ederken, 120 km/h sabit hızla yaptığım otoyol sürüşü denemelerindeyse 6.5-7.0 lt arasında değerler yakaladı. Minimum tüketim denemelerindeyse 4 lt/100 km'lik değer ortaya çıktı.

SONUÇ

Makyajlı Jazz'la birlikte ürün gamına eklenen 1.5 lt'lik motor, 1.3 lt motora göre hissedilir derecede canlı, yakıt tüketimi ise 1.3 motora göre göz ardı edilebilir derecede yükselmiş. 1.5 motor sadece Dynamic donanım ile satılıyor ve Elegance'a göre 2-3 konfor donanımı eksik olmasına rağmen bence daha iyi fiyat-donanım-performans ilişkisi sunuyor.



JAZZ, KÜÇÜK VE İŞLEVSEL OTOMOBİLLERE GÜZEL BİR ÖRNEK. DEĞİŞKEN ARKA KOLTUKLAR FARKLI BOYUTLARDAKİ EŞYALARIN TAŞINMASINA OLANAK TANIYOR. ÜSTELİK ARKA KOLTUK DİZ MESAFESİ NEREDEYSE D SEGMENTİ OTOMOBİLLER KADAR İYİ.



HONDA JAZZ 1.5 DYNAMIC,
ARKA TARAFTAN DA SPORTİF
BİR GÖRÜNÜME SAHİP.

HONDA JAZZ 1.5 i-VTEC DYNAMIC AT

Fabrika verileri

Motor:	1498 cc, 4 silindirli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	130 HP @ 6600 d/d
Maksimum tork:	155 Nm @ 4600 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.0 sn
Bagaj hacmi:	354-1314 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3995 / 1694/ 1541 mm
Tüketim (ş.ıçı / ş.dışı / ort.):	6.4 / 4.9 / 5.4 lt/100 km
+	İç mekân, değişkenlik, donanım
-	Sert sürüş



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