

WWW.

OCAK-ŞUBAT 2022

SAYI:157

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



Kapak konusu

MERCEDES-BENZ VISION EQXX

SÜRÜŞ İZLENİMİ LAND ROVER DEFENDER 110 2.0 P300 • CUPRA LEON 1.4 EHYBRID 245 HP DSG • HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI 100 HP DCT • CITROEN C3 1.2 EAT6

ÖTV’de yeni düzenleme

Otomotiv sektörünün adeta kanayan yarası haline gelen ÖTV’de 2022’in ilk günlerinde yeni bir düzenleme yapıldı. Bu düzenleme ile matrah bedelleri biraz yükseltilirken, daha da önemlisi 1600 cc’yi geçmeyen otomobillerin önceden yüzde 45, yüzde 50 ve yüzde 80 olan ÖTV dilimleri; yüzde 45, yüzde 50, yüzde 60, yüzde 70 ve yüzde 80 olarak 5 farklı kategoriye ayrıldı. Yeni düzenleme ile alt donanım-üst donanım arasındaki ÖTV kaynaklı fiyat uçurumları da azalmış olacak. Bu açıdan bakıldığında yeni ÖTV düzenlemesi, model gamlarında daha adil bir fiyatlandırma yapılmasına olanak tanıyacak. Ancak düşük bütçeli kişiler için yüzde 45’lik ÖTV dilimine giren otomobil yine pek yok gibi. Bu da kısıtlı bütçeye sahip kişilerin otomobil sahibi olma hayalinden biraz daha uzaklaşmalarına neden oluyor. Aslına bakarsak devlet açısından bir sorun yok gibi, çünkü 2021 yılı otomotiv pazarı ODD verilerine göre sadece yüzde 4.6 daraldı. Bunda en büyük etkiyi de Aralık ayında kur ataklarına bağlı olarak satışların yüzde 40.3 azalması etki etti. Şartların çok ani değiştiği ülkemizde 2022’de neler olacağını ise şimdiden kestirmek zor.

Mutlu bir ay dilerim.

Tarık Akagün

tarik@e-otodergi.com





32



39



45

HABERLER

- 08 Togg Transition Concept
Smart Device
- 12 Togg Gemlik Fabrikası
- 16 Rakamlarla otomotiv
- 17 2021 yılı otomobil satışları
- 24 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 25 Karbondioksit emisyon değerleri

KAPAK KONUSU

- 26 Mercedes-Benz Vision EQXX



26

SÜRÜŞ İZLENİMİ

- 32 Land Rover Defender 110
2.0 P300 X-Dynamic HSE
- 39 Cupra Leon 1.4 eHybrid
245 HP DSG
- 45 Hyundai Bayon 1.0 T-GDI
100 HP DCT Elite Bose
- 51 Citroen C3 1.2 PureTech
110 HP EAT6 Shine

YASAL UYARI

- 57 e-otodergi yasal uyarı yazısı

e-otodergi

OCAK-ŞUBAT 2022 - SAYI 157

Sahibi

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

Editör

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

2018 yılında tanıtılan ve dünya çapında 260.000 adedi aşan satışa ulaşan Citroen C5 Aircross makyajlandı. Makyajla beraber daha keskin bir burun tasarımına kavuşan C5 Aircross, yatay ızgara çitalarının LED gündüz farları ile birleştirilmesi ile görsel olarak daha geniş hissi veriyor. Bununla beraber ön tampon da yenilenmiş. Logonun ışık imzası ile çevrenin de ilk başta dikkat çeken detaylardan. C5 Aircross'un iç tasarımına da daha dinamik ve rafine bir görünüm kazandırıldı. C5 Aircross, ön konsol üzerinde süzülüyor gibi görünen ve daha modern bir yolcu kabini görünümü sağlayan 10 inçlik yeni bir dokunmatik ekranla donatılıyor. Ayrıca tamamen kişiselleştirilebilir 12,3 inçlik dijital ekran; navigasyon haritası, aktif sürüş destek sistemleri gibi tüm temel ve kişiselleştirilebilir bilgileri doğrudan sürücünün görüş alanına getiriyor ve sürüş güvenliğini destekliyor.

HER PARÇADA BİZ VARIZ



50 *yıl*
DAHER PARÇADA BİZ V

[illegible]



Fiat Egea ailesine yeni üye: Cross Wagon

Son 6 yıldır ülkemizin en çok tercih edilen model ailesi, beşinci gövde tipi olan "Egea Cross Wagon"un da aileye katılmasıyla genişledi. Egea Cross Wagon'un 4583 mm'lik uzunluğu Station Wagon'a göre +12 mm, 1548 mm'lik yüksekliği +34 mm, 1818 mm'lik genişliği +26 mm daha fazla. 2638 mm'lik dingil mesafesi ise aynı. Egea Cross Wagon ilk etapta fiyat listelerinde 1.0 Firefly 100 HP Lounge versiyonu ile 397.600 TL'lik fiyatla yer alıyor. 999 cc'lik, turbo beslemeli, 3 silindirli benzinli motor 5000 d/d'de 100 HP güç ve 1500 d/d'de 190 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor, 1290 kg'lık otomobili 12.4 saniyede 0'dan 100 km/h'ye taşırken, maksimum 183 km/h hız sağlıyor. Otomobilin WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi ise 5.4-6.0 lt/100 km. Egea Cross Wagon, 550 litrelik bagaj kapasitesi, Station Wagon versiyona göre 35 mm yükseltilmiş tabanı ile outdoor aktivitelerini sevenler, kalabalık aileler ve hobi sahiplerini hedefliyor.

e-otodergi

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



ÖTV'de güncelleme

13 Ocak 2022 Perşembe tarihli, 31718 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 5096 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile otomobillerdeki Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) oranları ve ÖTV matrahları güncellendi. Buna göre 1600 cc'yi geçmeyen otomobillerin önceden yüzde 45, yüzde 50 ve yüzde 80 olan ÖTV dilimleri; yüzde 45, yüzde 50, yüzde 60, yüzde 70 ve yüzde 80 olarak 5 farklı kategoriye ayrıldı. Bu kapsamda motor silindir hacmi 1600 cc'yi geçmeyen otomobillerden; matrah bedeli 120.000 TL'yi geçmeyen otomobiller yüzde 45'lik ÖTV diliminde, 120.000-150.000 TL aralığında olanlar yüzde 50'lik, 150.000-175.000 TL aralığında olanlar yüzde 60'lık, 175.000-200.000 TL aralığında olanlar yüzde 70'lik, matrah bedeli 200.000 TL olanlar ve motor silindir hacmi 1600 cc'yi geçip 2000 cc'yi geçen otomobiller yüzde 80'lik ÖTV diliminde yer alacak. Yapılan yeni düzenleme ile motor silindir hacmi 1600 cc'nin altında olup, fiyatı 425.000 TL'nin altında kalan otomobillerin fiyatlarında yüzde 10'a varan düşmeler oldu.

Mal İsmi	Vergi Oranı (%)
- Diğerleri	
-- Motor silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	
--- Özel tüketim vergisi matrahı 120.000 TL'yi aşmayanlar	45
--- Özel tüketim vergisi matrahı 120.000 TL'yi aşp, 150.000 TL'yi aşmayanlar	50
--- Özel tüketim vergisi matrahı 150.000 TL'yi aşp, 175.000 TL'yi aşmayanlar	60
--- Özel tüketim vergisi matrahı 175.000 TL'yi aşp, 200.000 TL'yi aşmayanlar	70
--- Diğerleri	80
-- Motor silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçen fakat 2000 cm ³ 'ü geçmeyenler	
--- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 kW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	
---- Özel tüketim vergisi matrahı 130.000 TL'yi aşmayanlar	45
---- Özel tüketim vergisi matrahı 130.000 TL'yi aşp, 210.000 TL'yi aşmayanlar	50
---- Diğerleri	80



Yeni Nissan Qashqai satışa sunuldu

Nissan Qashqai'nin 3. nesli 626.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. İlk etapta sadece 12V hafif hibrit teknolojili 1.3 DIG-T 158 HP benzinli motor seçeneğine sahip yeni Qashqai'de donanım seviyeleri ise Tekna, Design Pack, Skypack ve Platinum Premium olmak üzere 4 tane. Önden çekişli veya 4x4 aktarmalı olarak alınan yeni Qashqai'de şanzıman seçeneği de 6 ileri oranlı manuel ve CVT olmak üzere 2 tane. Qashqai'nin 4 silindirli, 1332 cc'lik, turbo beslemeli 158 HP'lik 1.3 DIG-T motoru; manuel şanzımanlı versiyonlarda 1800-4000 d/d aralığında 260 Nm tork, XTronic CVT şanzımanlı versiyonlarda 1800-3750 d/d aralığında 270 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 9.5 saniyede tamamlayan manuel şanzımanlı Qashqai 1.3 DIG-T 4x2, maksimum 206 km/h hıza ulaşıyor. WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi 6.3 lt/100 km. Aynı değerler CVT şanzımanlı versiyon için sırasıyla 9.2 sn, 199 km/h ve 6.4 lt/100 km, 4x4 aktarmalı CVT şanzımanlı versiyon içinse 9.9 sn, 190 km/h ve 7.0 lt/100 km.

Premium ikinci elde 2plan ve Borusan Araç İhale işbirliği

İkinci el otomotiv sektörünün önde gelen kuruluşlarından biri olan "2plan" ve Borusan Grup şirketlerinden "Borusan Araç İhale" marka ve modelden bağımsız olarak yalnızca "Premium" araçların satışa çıktığı bir ihale düzenledi. Özel davet sistemiyle son kullanıcılar başta olmak üzere kurumsal firmaların da katıldığı ihale, Sait Halim Paşa Yalısı'nda gerçekleşti. 250 kişinin katıldığı ihalede 60 adet premium ikinci el otomobilin 23 tanesi satıldı. Satılan otomobillerin toplam değeri 23 milyon TL'yi buldu. 2plan İcra Kurulu Başkanı Orhan Ülgür, yaptığı açılış konuşmasında "Borusan Araç İhale ile birlikte ilk defa son kullanıcıya da ulaşan premium bir ihale organize ediyoruz. Aslında Borusan Araç İhale uzun yıllardır ihale yapıyor; fakat bu etkinlik son kullanıcıya direkt yapılan ilk ihale olma özelliğini taşıyor" dedi. Borusan Araç İhale Genel Müdürü Sinan Barutçuoğlu ise "Kurumsal müşterilerimize ek olarak son kullanıcının da benzersiz bir deneyimle premium otomobilleri piyasadan daha uygun fiyata almalarını hedefledik. 2plan iş birliğiyle önümüzdeki günlerde kurumsal yapıda çok daha çeşitli ve çok daha fazla otomobille yine ulaşılabilir rakamlarla ihaleler düzenleyeceğiz" şeklinde konuştu.



e-otodergi

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



TOGG Transition Concept Smart Device

Togg, ABD'nin Las Vegas şehrinde düzenlenen Tüketici Elektronik Fuarı'nda (CES 2022) fastback gövde tipindeki yeni C segmenti otomobilini tanıttı.





Togg'un Transition Concept Smart Device olarak isimlendirilen konsept otomobili, Murat Günak liderliğinde Pininfarina stratejik ortaklığıyla tasarlanmış. Kamuoyunda yeni Togg modelinin klasik bir sedan tipinde olacağı beklentisi varken, ortaya çıkan konsept fastback tasarımlı. Otomobilin en dikkat çekici yanlarından bir tanesi, kuşkusuz ki arka kapıların ters yönde açılması.

Otomobilin burun kısmında, ön panjurun çevresindeki yeni Togg logosunu anımsatan ışık imzası ve tamponun alt kenarlarındaki bumerang formu gündüz farları da ilk bakışta göze çarpan detaylardan. Otomobilin iç mekânı da modern dönemin yeni otomobillerinde görmeye başladığımız gibi bolca dijital ekran içeriyor.



Konuyla ilgili açıklama yapan Togg CEO'su M. Gürcan Karakaş "Akıllı cihazımızı kullanıcı odaklı (user-centric), akıllı (smart), empatik (emphatic), bağlantılı (connected), otonom (autonomous), paylaşımlı (shared) ve elektrikli (electric) olarak tanımladık ve her türlü tasarımı, ürün geliştirmeyi de bu şekilde oluşturduk. Bu özelliklerimizi temsil eden Use-Case Mobility kavramını tüm dünyaya anlatıp, tescil ettirdik. 350'den fazla use-case (kullanıcı senaryosu) çalışarak 40'ın üzerinde yenilikçi konsept belirledik. 2000'den fazla kişinin katıldığı kantitatif araştırma, 30'un üzerinde focus grup ile birebir görüşme yaptık. Önceliklendirdiğimiz konseptlere bağlı olarak bir 'Kullanıcı Yolculuğu Haritası' çıkardık." dedi.

Karakaş sözlerine "Togg'u tamamen kullanıcı odaklı bir yaklaşımla oluşturuyoruz. Geliştirdiğiniz bir ürün gücünü kullanıcıdan almıyor ise bu ürün ve hizmet ölmeye mahkumdur. Kullanıcıyı odağa aldığımız ve veri üzerine inşa ettiğimiz iş modelimizle mobilite çözümleri üretiyoruz. Akıllı cihazımızın etrafında oluşan ekosistemle konforlu bir mobilite deneyimi yaşatacak çözümler üzerinde çalışıyoruz. Akıllı enerji çözümleri, akıllı şehirlerde akıllı yaşam çözümleri ve yeni mobilite hizmetleri geliştiriyoruz. Farasis Energy ortaklığıyla kurduğumuz Siro Silk Road Temiz Enerji Çözümleri şirketiyle bataryamızı kendimiz üreteceğiz. İş planımız içinde batarya

Ar-Ge'si yapıp, kimya geliştirmek de var. Mevcut ve geliştirilecek olan batarya ürün gamı ile hem her tür elektrikli araç için batarya temin etmeyi hem de otomotiv dışı sektörlerde de önemli bir batarya, enerji depolama sistemleri sağlayıcısı olmayı hedefliyoruz." diye devam etti.



TOGG, 2023'te üretime geçecek

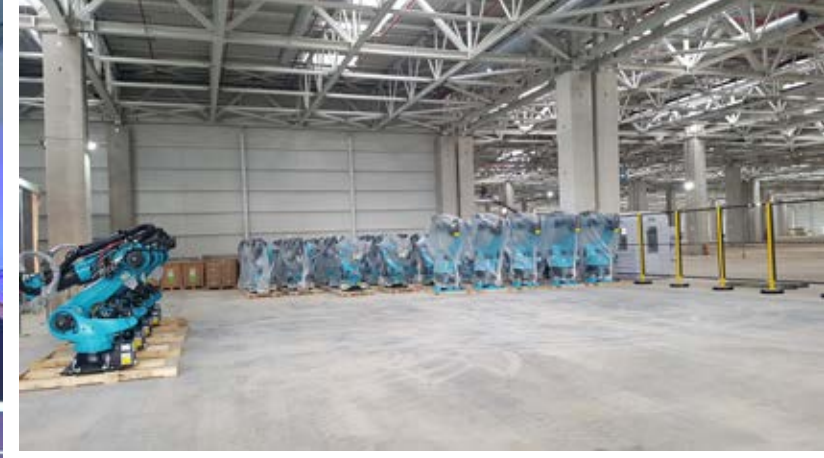
Fikri ve sınai mülkiyeti tamamen Türkiye'ye ait olan Togg, 2023 yılında seri üretime geçecek. Büyük bir hızla ilerleyen Togg Gemlik Fabrikası'nın planlanan bitme tarihi 2022 Haziran ayı.



Togg, kuşkusuz ki Türk insanının en çok merak ettiği otomobillerden bir tanesi. “Togg fabrikası ne zaman tamamlanacak, Togg üretimi ne zaman başlayacak, Togg ne zaman satışa sunulacak, Togg’da son durum ne?” gibi sorular otomobil severlerin kafasında. Biz de Togg’un Gemlik tesislerinde düzenlenen basın toplantısına katılarak bu soruların yanıtlarını en yetkili kişiden, Togg CEO’su M. Gürcan Karakaş’tan dinledik. Bu soruların cevaplarını lafı fazla uzatmadan hemen verelim. Togg fabrikasının kaba inşaatı 2022 Ocak ayı sonunda bitecek. Tesisin planlanan bitme tarihi ise Haziran 2022. Ağustos ayı başında deneme üretimi başlayacak. Togg’un satışa sunulması ise 2023 yılının ilk çeyreğinde olacak. Ancak satış kanalının nasıl olacağı henüz kesinleşmiş değil.

TOGG’UN HEDEFİ NE?

Togg’un iki önemli hedefi var. Bunlardan ilki fikri ve sınai mülkiyeti yüzde 100 Türkiye’ye ait küresel bir marka olmak, diğeri de Türk mobilite ekosisteminin çekirdeğini oluşturmak.



Togg'un geleneksel bir otomobil markasından daha çok, bir teknoloji şirketi ve teknoloji markası olduğunu söyleyelim. Bu yaklaşıma göre ortaya çıkan ürün; otomobilden ziyade, yeni nesil mobilite cihazı olarak tanımlanıyor. Bu kapsamda otomobil, insanların ev ve işyeri dışında zaman geçirdiği üçüncü bir yaşam alanı olarak düşünülüyor.

Yapılan açıklamaya göre Togg, kullanıcı odaklı, akıllı, bağlantılı, otonom, paylaşımlı e elektrikli bir araç. Buna göre geleneksel otomobil firmaları "Eski Lig"e mensupken, Togg, "Yeni Lig"de yer alıyor.

Eski lig, hepimizin bildiği, alışık olduğu bir sistem. Eski ligde, klasik pazarlama öğretileri kapsamında ürün ve müşteri odaklı bir yaklaşım benimsenirken, Togg bundan farklı olarak kullanıcı odaklı yaklaşımı öne çıkartıyor. Eski ligde araç içinde internet, mekanik+elektronik, beygir gücü, fiziksel kilit+immobilizer gibi kavramlar konuşulurken, yeni ligde internet içinde araç, kablosuz güncelleme, işlemci gücü, blok zinciri-siber güvenlik gibi konular konuşuluyor.

TOGG FABRİKASININ ÖZELLİĞİ NE?

Togg fabrikasının en önemli özelliklerinden bir tanesi, faaliyete girdiğinde Avrupa'nın en

temiz tesisi olacak olması. Çevreye duyarlı bir fabrika olacak Togg Gemlik Tesisleri'nde üretim süreçleri, düşük CO2 emisyonu, düşük karbon ayak izi ile yapılacak ve yenilenebilir enerji kullanılacak. Ayrıca 5 gr/m2'den daha az uçucu organik bileşen (VOP) salımı Avrupa yasal sınırının 7'de biri oranında.

'Yeniliğe Yolculuk' hedefinin çekirdeği olan Togg Gemlik Tesisleri'nde inşaatının başladığı 18 Temmuz 2020'den itibaren öncelikle zemin güçlendirme çalışmaları yapıldığı anlatan M. Gürcan Karakaş, toplam 1 milyon 200 bin metrekare açık alan üzerine inşa edilen tesislerin toplam 44 bin adet zemin güçlendirme kolonu üzerine inşa edildiğini söyledi. Yaklaşık 2 bin kişinin görev yaptığı şantiyedeki üretim birimlerine ilişkin çalışmaların Mayıs 2022'de tamamlanmasının planlandığını ve şu an itibarıyla 62 robotun kurulumuna başlandığını açıklayan Karakaş, şu bilgileri paylaştı:

"Tesisimizde toplamda 250 robot olacak. Temmuz 2022 sonunda deneme üretimlerine başlayacağız. 2022 sonunda da ilk seri üretim aracımızı banttan indireceğiz. Homologasyon testlerinin tamamlanmasının ardından da 2023 yılının ilk çeyreğinde C segmentindeki ilk aracımız SUV pazara çıkacak. Akıllı cihazımız piyasaya çıktığında, Avrupa kıtasında klasik olmayan bir



marka tarafından üretilmiş ilk doğuştan elektrikli SUV olacak. Ardından da yine C segmentindeki Sedan ve Hatchback modelleri üretim sırasına girecek. Takip eden yıllarda B-SUV ve C-MPV'nin de aileye katılmasıyla, aynı DNA'yı taşıyan ve 5 modelden oluşan ürün gamımız tamamlanacak. 2030'a kadar tek bir platformdan 5 farklı model üretimiyle toplam 1 milyon adet araç üretmeyi planlıyoruz."

Karakaş sözlerine "Akıllı cihazımızı geliştirirken verdiğimiz her sözün arkasında durarak, yolumuza emin adımlarla devam ediyoruz. 'Yüzde 51 yerlilik oranı' dedik, tedarikçilerimizin yüzde 75'ini Türkiye'den seçerek, 51'i yakaladık, üzerine çıkmayı hedefliyoruz. 'Marmara Bölgesi'nde üretim yapacağız' dedik, Gemlik'i mobilitenin kalbi yaptık. 'Akıllı cihazımız değil, üretimimiz de temiz olacak' dedik, Avrupa'nın en temiz tesislerini kurduk. 'Pandemiye rağmen gecikme olmaz' dedik, tesislere başlama tarihimizde şaşma olmadı, planlarımız çerçevesinde ilerliyoruz. İstihdamı bölgemizden sağlayacağımızı belirtmiştik, yeni yılın ilk haftalarında sayıları 240'a ulaşacak teknisyen ve operatör ihtiyacımızı bölgemizden sağladık. 'Yerlileştirme hedeflerimiz var, planlarımız hazır' dedik, Ankara'da Teknoloji Araştırma Merkezimizi, Gebze'de prototip atölyemizi hayata geçirdik. 'Fiziki testlere 2021 üçüncü

çeyrekte başlayacağız' dedik, başladık. 3 boyutlu modellerle simülasyonları tamamladık. Araç güvenliği ve dayanıklılığı tasarım analizlerini bitirdik. Şasi ve güç aktarma gibi geliştirme ve fonksiyon test prototiplerini Türkiye'de üreterek, test merkezlerine gönderdik. 'Küresel oyuncu olacağız' dedik, Stuttgart'ta Togg Europe'u kurduk, kullanıcı araştırmalarına başladık. '2022 sonunda bataryamız yerli olacak' dedik, Farasis ortaklığında Siro'yu kurduk. Geçtiğimiz yıl

tam bu zamanda, '2021 Ekim ayında ekipman kurulumuna başlayacağız' dedik, başladık. Hızlı ve yaygın alt yapı oluşumuna destek için Togg Akıllı ve Hızlı Şarj Çözümleri A.Ş. ile hazırlıklara başladık." diye devam etti.



Hazırlayan: Tarık Akagün

1

Stellantis 1 yaşında. Groupe PSA ve FCA'nın yüzde 50-50 ortaklığı ile kurulan Stellantis 1 yaşında.



10

Mazda CX-5 10 yaşında. 2010 yılında ilk kez ortaya çıkan Minagi konseptiyle, tasarımı hakkında ilk ipuçlarını veren Mazda CX-5, seri üretim haliyle ilk kez 2011 yılında Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı.

130

Scania 130 yaşında. 1891'de Södertälje'de demiryolu vagonu üretimi için kurulan firmanın 1902 yılında Vabis adıyla ürettiği ilk kamyonu 1,5 ton yük taşıyabiliyor ve 12 km/s azami hıza çıkabiliyordu.



150

İtalyan lastik üreticisi Pirelli, 2022 Ocak ayı itibarı ile 150'nci yaş kutlamalarına başladı.

828.200

Skoda, 2021 yılında 828.200 adet otomobil sattı. En çok tercih edilen Skoda modeli 200.800 adetle Octavia oldu. 2021'de en çok Skoda satılan ülke ise 136.800 adetle Almanya oldu.



ŠKODA

10.495.548

Toyota, 2021 yılında dünya çapındaki satışlarını önceki yıla göre yüzde 10.1 arttırarak 10 milyon 495 bin 548 adet araç sattı.



Zor bir yıl bizi bekliyor

2021 yılının ilk yarısı iyi giderken ikinci yarısı ise yüzleri pek güldürmedi. Yılın tamamını yüzde 7.9 düşüşle tamamladık. Geçen yıl 225.957 adedi yerli, 335.896 adedi ise ithal olmak üzere toplam 561.853 adet otomobil satıldı. Yerli satış oranı yüzde 40.2 oldu.

Yazı: İsa Demir

Geçen yıl Temmuz ayında başlayan düşüş yılın sonuna kadar devam etti. Sadece son dört ayı karşılaştırdığımız zaman 2020 Eylül-Aralık döneminde 292.715 adet otomobil satıldığını görüyoruz. 2021'in son dört ayında ise 170.461 adet otomobil satıldı. Yani sadece son dört aylık dönemde bakarsak; düşüşün yüzde 41.7 olduğu ortaya çıkıyor. Eğer bu trend devam ederse, 2022'nin ilk altı ayında ciddi düşüşler görebiliriz.

Yılın tamamında 225.957 adet yerli otomobil satılırken sadece Aralık ayında ise 20.743 adet yerli otomobil satıldı. Aralık ayının lideri Renault iken 2021'nin birincisi

ise Fiat oldu. Toyota ve Hyundai'nin yükselişe geçmesi gözlerden kaçmadı.

Aralık'da 22.816 adet, yılın tamamında ise 335.896 adet ithal otomobil satıldı. Yılın sonuna doğru Citroen, Peugeot ve Opel'in atak yaptığına tanık olduk. Ancak 2021'in lideri olan Volkswagen son aylarda düşüşteydi.

Model sıralamasına gelince: Fiat Egea Sedan, yılın tamamında 49.698 adet satış gerçekleştirerek liderlik koltuğuna yerleşti. Onun arkasından 41.343 adet satışla Toyota Corolla Sedan ve 36.438 adet satışla Renault Clio HB geldi. Daha başarılı olması beklenen Renault

Megane Sedan ise ancak dördüncü olabildi 19.038 adet satışla Dacia Duster en çok satan C-SUV, 9.176 adetle Peugeot 2008 en çok satan B-SUV aracı oldu.

Otomobil fiyatlarının yükselmesi, güncellenen ÖTV oranlarının konuya çözümden biraz uzak kalması ve en önemlisi yoğun kar yağışı dolayısıyla insanların dışarı daha az çıkabilmeleri Ocak ve Şubat aylarında satışları olumsuz etkileyecektir.

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

Aylara göre toplam otomobil satışları

Ay	2020	2021	2021/2020 değişim %
Ocak	22.016	35.358	+ 60,6
Şubat	37.727	44.749	+ 18,6
Mart	39.887	76.357	+ 91,4
Nisan	21.825	48.375	+ 121,6
Mayıs	25.073	43.138	+ 72,0
Haziran	57.067	62.348	+ 9,3
Temmuz	69.427	36.311	- 47,7
Ağustos	44.372	44.756	+ 1,6
Eylül	71.296	43.408	- 39,1
Ekim	76.341	40.512	- 46,9
Kasım	64.357	42.982	- 33,2
Aralık	80.721	43.559	- 46,0
TOPLAM	610.109	561.853	- 7,9

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Fiat	5.443	71.992
2	Renault	8.675	66.286
3	Toyota	5.104	43.624
4	Hyundai	1.393	22.147
5	Honda	92	19.592
6	Ford	36	2.326
	Toplam	20.743	225.957

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021	Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Peugeot	2.296	28.998	27	Cupra	38	285
2	Citroen	1.768	22.551	28	Land Rover	165	1.804
3	Volkswagen	2.214	53.523	29	Porsche	73	627
4	Opel	1.007	20.754	30	Mazda	7	153
5	Honda	2.334	8.558	31	Lexus	26	232
6	Renault	978	9.285	32	Jaguar	7	138
7	Hyundai	639	14.788	33	SSangYong	21	587
8	BMW	2.050	15.555	34	Maserati	19	101
9	Dacia	1.832	27.672	35	Alfa Romeo	15	197
10	Skoda	1.736	25.228	36	Aston Martin	3	33
11	Audi	1.305	14.036	37	DFSK	0	53
12	Volvo	893	8.000	38	Ferrari	1	22
13	Mercedes-Benz	926	15.398	39	Lamborghini	2	16
14	Nissan	165	12.780	40	Bentley	0	11
15	Kia	373	15.250	41	Smart	0	9
16	Seat	538	12.457		Toplam	22.816	335.896
17	Ford	323	11.726				
18	Toyota	177	2.275				
19	Suzuki	92	3.826				
20	MG	32	468				
21	DS	139	918				
22	MINI	179	1.394				
23	Jeep	349	3.164				
24	Fiat	21	1.089				
25	Mitsubishi	19	1.139				
26	Subaru	54	796				



Yerliye rağbet olmadı

A segmentinde yerli bir modelimiz var; ancak biraz da fiyatı B segmentine yaklaştığından olsa gerek, geçen yıl fazla talep görmedi. İzmit'te üretilen Hyundai i10, 2021 yılında 759 adet satışta kaldı. Anadolu grubunun kendi imkânlarını da kullanmasıyla ön plana çıkan Kia Picanto 2.516 adetle lider geldi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Kia Picanto	67	2.516
2	Hyundai i10	39	759
3	Fiat Panda	10	273
4	Fiat 500	4	76
5	Fiat 500C	1	44



Renault Clio HB açık ara önde

A segmentinin tersine; B ve C segmentinde yerli modellere ilgi daha fazla. Baktığımız zaman en fazla satan iki model Türkiye'de üretiliyor. 36.438 adet satan Renault Clio HB yılın tamamında birinci olurken, 16.321 adetle Hyundai i20 modeli onu takip etti. Bu modellerin arkasından 13.763 adetle VW Polo geldi.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Renault Clio HB	5.624	36.438
2	Hyundai i20	674	16.321
3	Volkswagen Polo	991	13.763
4	Opel Corsa	221	8.375
5	Citroen C3	386	6.753
6	Peugeot 208	656	5.446
7	Seat Ibiza	362	3.555
8	Dacia Sandero	191	2.748
9	Kia Rio	53	2.660
10	Toyota Yaris	137	1.663



C-Elysee önde tamamladı

Bir ara ithalatı duran Citroen C-Elysee modeli, yılı lider tamamladı. Son aylarda satışları artma eğilimi gösteren Renault Taliant, eğer bu şekilde giderse 2022 yılında belki lider olabilir. Ancak Türkiye'de satılmaya başlandıktan sonra iyi bir grafik yakalayan Honda City'nin bu iki modeli zorlayacağı ortada.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Citroen C-Elysee	554	5.375
2	Renault Taliant	768	3.985
3	Honda City	424	2.835
4	Peugeot 301	0	26



C-Hatchback'e talep azalıyor

Her geçen yıl C segmentindeki hatchback otomobillere talebin azaldığını görüyoruz. 2020 yılında 41.614 adetle toplam satışlardan Yüzde 6.8 pay alan C-Hatchback otomobiller, geçen yıl 24.729 adet satarak Yüzde 4.4 pay alabildi. Bu segmentin lideri ülkemize biraz geç gelen Volkswagen Golf modeli oldu.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Volkswagen Golf	222	5.751
2	Citroen C4	287	2.761
3	Fiat Egea HB	196	2.567
4	Seat Leon	48	2.528
5	Skoda Scala	115	2.419
6	Audi A3 Sportback	96	2.070
7	Peugeot 308	5	1.670
8	BMW 1 Serisi	228	1.266
9	Mercedes-Benz A Serisi	28	364
10	Kia Ceed	32	355



İlk dört model de yerli

C segmenti sedan kategorisinde en fazla satan ilk dört model de yerli kimlik taşıyor. (Yeni Honda Civic yerli değil tabii!) bu dört modelin toplam satışı, genel toplam satışların dörtte birini oluşturuyor. Lider Fiat Egea Sedan'dan sonra rakiplerine göre daha az çip sorunu yaşayan Toyota Corolla Sedan ikinci geldi.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Fiat Egea Sedan	3.077	49.698
2	Toyota Corolla Sedan	4.997	41.343
3	Renault Megane Sedan	3.051	29.832
4	Honda Civic Sedan	1.606	22.334
5	Skoda Octavia	901	6.956
6	Ford Focus Sedan	142	5.138
7	Audi A3 Sedan	169	3.882
8	Hyundai Elantra	147	2.667
9	BMW 2 Serisi GC	193	1.973
10	Mercedes-Benz A Serisi	86	824



Zar zor yine VW Passat

Çıkan haberler etkilemiş midir? Bilmiyoruz ancak; Volkswagen Passat'ın satışlarının her geçen ay düştüğünün farkındayız. Avrupa için üretiminin artık yapılmayacağını söylemesi, bizim gibi Passat sever bir ülkede nasıl karşılanacak acaba? Belirli ülkeler için üretimi daha ne kadar devam ettirilecek, bakacağız!

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Volkswagen Passat	370	17.362
2	Skoda Superb	422	6.054
3	Mercedes-Benz C Serisi	347	4.954
4	BMW 3 Serisi	304	4.092
5	Peugeot 508	224	1.769
6	Honda Accord	164	484
7	Audi A4	78	1.262
8	Renault Talisman	16	114
9	Alfa Romeo Giulia	10	26
10	Volvo S60	1	775



Sıralama aynı kaldı

Bu segmentte en büyük çekişmenin Mercedes-Benz E Serisi ile BMW 5 Serisi arasında olduğundan bahsetmiştik. Ancak yılın son aylarında BMW 5 Serisi'nin daha başarılı olduğunu söylemekte yarar var. Yılın tamamında 3.670 adet satan BMW 5 Serisi'ni 2.787 adet satışla Mercedes-Benz E Serisi takip etti.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	BMW 5 Serisi	371	3.670
2	Mercedes-Benz E Serisi	150	2.787
3	Audi A6	90	1.471
4	Volvo S90	60	791
5	Maserati Ghibli	3	51



Makam denilince S Serisi

Türkiye'de makam otomobili olarak en çok Mercedes-Benz S Serisi'nin tercih edildiğinden bahsetmiştik. Bunun yanında son aylarda Audi A8'in de tercih edilmeye başlandığına tanık olduk. BMW 7 Serisi genel sıralamada Audi A8'in önünde ancak son zamanlarda aylık bazda biraz gerilerde kaldı.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Mercedes-Benz S Sınıfı	17	287
2	Mercedes-Benz CLS	23	125
3	BMW 7 Serisi	5	54
4	Audi A8	16	43
5	Porsche Panamera	0	12



Peugeot 2008 birinci

Aralık ayında en fazla satan model yerli Hyundai Bayon oldu. Fakat yılın tamamını değerlendirdiğimizde Peugeot 2008'in 9.176 adet satışla birinci geldiğini görüyoruz. 2021'de Opel Crossland ikinci olurken, Opel Mokka'nın son aylarda yapmış olduğu atak gözlerden kaçmıyor.

B-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Peugeot 2008	631	9.176
2	Opel Crossland	182	5.437
3	Hyundai Bayon	680	5.067
4	Dacia Sandero Stepway	247	4.317
5	Skoda Kamiq	155	4.212
6	Kia Stonic	169	3.864
7	Nissan Juke	90	2.904
8	Opel Mokka	602	2.070
9	Ford Ecosport	140	1.952
10	Jeep Renegade	96	1.785



Ulaşılabilir 4x4: Dacia Duster

Eğer doğa meraklısı bir insansanız ve 4x4 bir araç istiyorsanız, en kolay ulaşabileceğiniz araç olarak karşınıza Dacia Duster çıkıyor. Arazi kabiliyeti ve fiyatının diğer C segmenti SUV'lara göre daha düşük olması Duster'a olan talebi artırıyor. Fiat Egea Cross da bu segmentte ancak arazide biraz gerilerde kalıyor.

C-D SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Dacia Duster	1.310	19.038
2	Fiat Egea Cross	2.149	18.942
3	Hyundai Tucson	423	9.703
4	Peugeot 3008	568	9.172
5	Volkswagen T-Roc	483	7.303
6	Citroen C5 Aircross	464	3.890
7	BMW X1	376	1.795
8	Audi Q3	678	1.743
9	Peugeot 5008	212	1.739
10	Jeep Compass	239	1.346



Volvo XC60 lider

Tamamen elektrikli XC40 Recharge modelini de piyasaya sunan İsveç markası Volvo, dikkatleri üzerine daha çok çekerek SUV kategorisinde emin adımlarla ilerliyor. Bu bağlamda Volvo XC60 modeli de markayı E-SUV segmentinde başarıyla temsil ediyor. Onu arkasından Land Rover Range Rover Evoque geliyor.

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

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Volvo XC60	255	1.387
2	Land Rover Range Rover Evoque	12	736
3	BMW X3	85	627
4	Land Rover Range Rover Velar	93	399
5	Porsche Macan	45	219
6	Audi Q5 Sportback	15	213
7	Land Rover Defender 110	14	208
8	Lexus RX	23	162
9	Land Rover Discovery	9	152
10	Jeep Wrangler	14	33



Lider İsveç çeliği!

Şimdiye kadar belki de hiçbir F segmenti SUV modeli rakipleriyle bu kadar arasını açmamış olabilir. Sadece Kasım ayında 471 adet satan İsveçli lüks SUV model Volvo XC90, Aralık ayında tam 401 adet satarak çitayı oldukça yukarılara taşımış oldu. Onun arkasından 341 adet satan Mercedes-Benz G Serisi geldi.

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

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Volvo XC90	401	2.416
2	Mercedes-Benz G Serisi	42	341
3	Land Rover Range Rover Sport	33	174
4	Maserati Levante	16	50
5	Porsche Cayenne	8	32



Renault Zoe önde tamamladı

Her ne kadar elektrik ücretlerine ciddi zamlar gelse de Türkiye’de elektrikli modellere ilgi devam ediyor. Şarj istasyonları arttıkça bu modellere ilginin daha da yükseleceğini söyleyebiliriz. ÖTV avantajından dolayı D ve üzeri segmentlerde elektrikli modellere ilginin daha fazla olduğunu görüyoruz.

En çok satan elektrikli 5 model

Sıra	Marka	Aralık 2021	Ocak-Aralık 2021
1	Renault ZOE	103	772
2	BMW iX3	101	663
3	Porsche Taycan	17	353
4	Mercedes-Benz EQC	16	331
5	BMW iX	133	146

Elektrikli Volvo XC40 Recharge satışa sunuldu

Tamamen elektrikli Volvo XC40 Recharge Twin Engine 1 milyon 274 bin TL’den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Tıpkı içten yanmalı motora sahip XC40’lar gibi Volvo’nun CMA (kompakt modüler mimari) platformu kullanılarak üretilen XC40 Recharge görsel olarak kapalı ve gövde rengindeki ön ızgarası ile kardeşlerinden ayrışıyor. Ayrıca XC40 Recharge gövde kiti olarak, XC40 R-Design versiyonu ile aynı özellikleri taşıyor ve siyah renkte tavana sahip. Dört tekerlekten çekişli XC40 Recharge, fabrika verilerine göre batarya tam doluyken 418 km’lik menzile ulaşabiliyor.

Pil, hızlı şarj sistemiyle yaklaşık 40 dakikada yüzde 80 düzeyinde şarj edilebiliyor. Otomobili DC charger dışında AC duvar prizi ya da AC wallbox ile şarj etmek de mümkün olabiliyor. 11KwH’lık bir wallbox ile yaklaşık 7 saatte tam şarja akıma bağlı olarak ulaşılabilir. 408 HP gücündeki otomobil 0-100 km/h hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlıyor. Maksimum hız ise 180 km/h ile sınırlandırılmış. Çinli Geely bünyesindeki Volvo, 2030 yılında ürettiği otomobillerin tamamının elektrikli olmasını hedefliyor.



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?

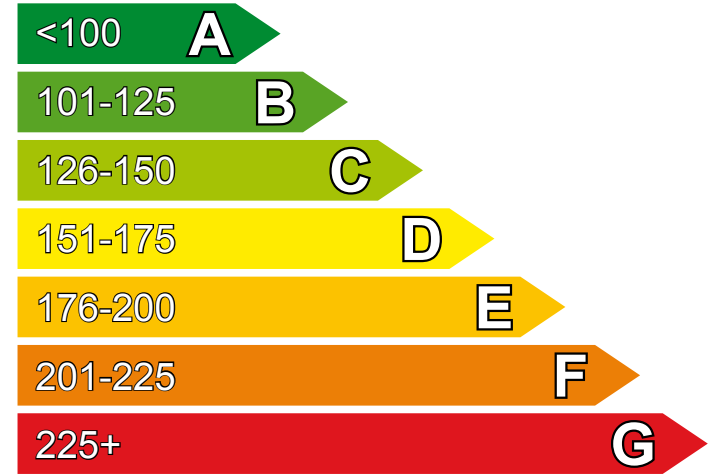
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.

Mercedes-Benz Vision EQXX

Mercedes-Benz, elektrikli otomobiller arasında verimlilik ve menzil konusunda standartları yeniden belirleme iddiasındaki modeli Vision EQXX konseptini tanıttı.





Bilindiği gibi elektrikli otomobillerin yavaş yavaş hayatımıza girmesiyle, menzil gerginliği adı verilen bir kavram da ortaya çıktı. Bunun nedeni de çoğu elektrikli otomobilin gerçek hayat kullanımında, fabrika verisi menzil değerine ulaşamaması. Buna şarj istasyonlarının, akaryakıt istasyonu kadar yaygın olmaması da eklenince "menzil gerginliği" kaçınılmaz bir durum olarak karşımıza çıkıyor. Ancak Mercedes-Benz'in yeni konsept otomobili Vision EQXX, elektrikli otomobillerin menzili konusunda güzel haberler veriyor.

0.17 CD'LİK RÜZGAR DİRENÇ KATSAYISINA
SAHİP VISION EQXX, YANDAN BAKILDIĞINDA
YAĞMUR DAMLASINI ANIMSATAN
AERODİNAMİK BİR FORMA SAHİP.

Çünkü bu konsept otomobil 1000 km'lik bir menzil ve 100 km'de 10 kWh'lık bir enerji tüketimi vaat ediyor. Sadece 18 ayda boş bir kağıttan tamamlanmış araca dönüşen proje; Stuttgart dışında, Formula 1 ve dünyanın dört bir yanındaki start-up'lar, ortaklar ve kurumlardan işbirliği ile tamamlanmış. EQXX'in tavanındaki 117 güneş pilinden elde edilen enerjiyle 25 km'ye kadar ek menzil sağlanabiliyor.





Rüzgâr direnç katsayısı 0.17 Cd olan otomobilin geliştirme aşamaları dijital ortamda, dünyanın farklı yerlerinde yapılmış ve bunun sonucunca rüzgâr tüneline geçirilen süreyi 100 saatten 46'ya indirilmiş. Alışıldık Mercedes-Benz çizgilerinin dışında olan otomobilde kabin içinde kullanılan malzemeler de sıra dışı. İç mekânda hayvansal kökenli malzemeler yerine geri dönüştürülmüş ve bitkisel kökenli malzemeler tercih edilmiş. Vision EQXX, çok özel grafikler ve uyarlanabilir bir tasarımla sıra dışı bir kullanıcı ara yüzüne sahip. UI (Kullanıcı Arayüzü), gerçek zamanlı grafiklerle sürücünün ihtiyaçlarına anında cevap verdiği ve gerçek dünyayı araca getiren yeni dijital dünyaları mümkün kıldığı ifade ediliyor Etkileyici görünümü, sezgisel kullanımı ve insan zihniyle uyumlu çalışma prensibiyle ekran,



4 BAĞIMSIZ
KOLTUK BULUNAN
MODERN
TASARIMLI İÇ
MEKÂNDAN ÇEVRE
DOSTU VE GERİ
DÖNÜŞTÜRÜLMÜŞ
MALZEMELER
KULLANILMIŞ.



iki A sütunu arasında 47,5 inçlik bir alanı kaplıyor. 8K (7680x660 piksel) çözünürlüğe sahip ince ve hafif LED ekran, sürücü ve yolcuları otomobil ve dışarıdaki dünyayla bağlayan bir portal görevi görüyor

ELEKTRİKLİ MOTOR VE BATARYA TEKNOLOJİSİ

Vision EQXX'in özellikle uzun yol sürüşlerindeki verimliliğine dikkat çekiliyor. Otomobilin güç-aktarma sistemleri, İngiltere'deki Mercedes-AMG Yüksek Performanslı Güç-Aktarma Sistemleri

(HPP) Formula 1 mühendisleri ile birlikte geliştirilmiş. Mercedes-Benz Ar-Ge ve HPP ekibi, batarya boyutunu artırmak yerine tamamen yeni bir batarya ortaya çıkarmış. 400 Wh/l't'e yakın bir enerji yoğunluğu elde edilen bu batarya grubunda, kompakt ölçülere rağmen neredeyse 100 kWh seviyesinde kullanılabilir enerji elde edilmiş. Motor gücü ise 150 kW. Yani beygir gücü cinsinden hesap edersek yaklaşık 200 HP'lik bir güce denk geliyor.



İngiltere'deki Mercedes-AMG Yüksek Performanslı Güç-Aktarma Sistemleri (HPP) Formula 1 uzmanları her kilojul enerjiyi değerlendirmesini çok iyi biliyor. Mercedes-Benz AR-GE, güç-aktarma sistemlerini yeniden tasarlamak ve sistem kayıplarını azaltmak için onlarla el ele çalıştı.



Land Rover Defender 110

Yeni Land Rover Defender, markanın efsanevi arazi yeteneklerini modern teknolojilerle bir araya getiriyor.





Arazi sürüşü denilince akla gelen ilk markalardan bir tanesi olan Land Rover'ın çekirdeğini oluşturan 90 ve 110 serilerinin kökeni, 1948 yılında üretilmeye başlanan Series I versiyonuna kadar gidiyor. İkinci dünya savaşından hemen sonra hemen üretilmeye başlanan Series I , dört kapısı olan ve üstü kapalı olan ilk sivil kullanım amaçlı 4x4 olarak biliniyor. Hem tarım alanlarında iş makinesi, hem de arazi aracı olarak düşünülmüş Series I'i, 1958 yılında Series II ve



1971 yılında Series III izledi. Bu araçların en büyük özelliklerinden birisi de kuşkusuz ki alüminyum gövde parçalarının kullanılması sayesinde o dönem çoğu otomobil için büyük bir dert olan paslanma sorununun önüne geçilmesi idi. 1984 yılında ise geniş kitlelerce bilinen ve sevilen 90 ve 110 Serisi yollara çıktı. Bu araçlar ülkemizde de askeri kullanım amacıyla üretildi ve askere giden Türk gençlerinin çoğunun hafızasına "tabur komutanı aracı" olarak kazındı.

Bunları bir kenara bırakıp, L633 karoser kodlu modern zamanların Land Rover Defender'ına bakalım. İlk defa 2020 yılında yollara çıkan yeni Land Rover Defender, tıpkı önceden olduğu gibi 3 kapılı kısa şasili (90) ve 5 kapılı uzun şasili (110) gövde tiplerine sahip. Yurtdışında hafif hibrit teknolojili D200, D250, D300 6 silindirli dizel, 4

silindirli P300 benzinli, 6 silindirli P400 benzinli, 4 silindirli PHEV P400e ve 5.0 lt 525 HP'lik V8 benzinli motor seçenekleri olan Defender ülkemizde sadece 2.0 lt 300 HP'lik benzinli P300 motor seçeneği ile satılıyor. Donanım seviyesi ile SE (2.884.482 TL), HSE (3.182.985 TL), X-Dynamic SE (3.027.763 TL) ve X-Dynamic HSE (3.326.266 TL) olmak üzere 4 tane.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Yeni Defender, tasarım olarak son dönemde beni en çok etkileyen otomobillerden bir tanesi oldu. Dik ön cama sahip otomobil; düz omuz çizgisi, şişkin çamurlukları ve kesikmiş hissi veren arka tasarımı ile dikkat çekiyor. İkonik modellerde, yeni nesle geçmek tasarımcılar açısından büyük bir risk olsa da, Land Rover'ın bu sorunun üstesinden geldiği ilk bakışta belli oluyor.

DİJİTAL GÖSTERGE TABLOSU RAHAT OKUNUYOR. ARAZİ SÜRÜŞÜ İLE İLGİLİ ÖNEMLİ BİLGİLER BU GÖSTERGE TABLOSUNDAN VEYA MULTİMEDYA EKRANINDAN TAKİP EDİLEBİLİYOR. VİTES KOLU YERLEŞİMİ BAŞARILI.

Jaguar Land Rover'ın D7x platformunu kullanan yeni Defender, markanın şimdiye kadar ürettiği en rijit karoserli otomobil. Tabanı diğer Land Rover'lardan 20 mm daha yüksek olan Defender'in uzunluğu 4758 mm (stepne hariç), genişliği 2008 mm, yüksekliği 1967 mm ve dingil mesafesi 3022 mm. Trafikte giderken şehiriçi SUV'ların Defender'ın yanında adeta cüce gibi kaldığı görülüyor. Otomobilin iç mekânına geçmek içinse deyim yerindeyse tırmanmak gerekli.

Yüksek oturma pozisyonu, temiz ön görüş, bu otomobilin fark yaratan tasarım unsurlarından. Lüks, işlevsellik ve sağlamlık hissini aynı anda veren iç mekân modern zamanların bilgi-eğlence sistemi beklentilerini de Pivi Pro karşılıyor. Klima kumandalarının dokunmatik yerine, fiziksel olmaları kullanım kolaylığı sağlıyor. Arka koltuklarda tablet tutucu ve ona enerji veren USB bağlantısı var.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

1997 cc'lik, 4 silindirli, turbo beslemeli, benzinli motor; 5500 d/d'de 300 HP güç ve 1500-4500 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor. 2300 kg'lık bu arazi aracı, 300 HP'lik canlı motor ve başarılı 8 ileri oranlı otomatik şanzımanı sayesinde, ateşli hatchback'leri aratmayacak şekilde hızlanıyor. Performanslı kullanımda egzozdan gelen tatlı homurtular sportif kullanım zevki de veriyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 7.4 saniyede tamamlayıp, maksimum 191 km/h hıza ulaşıyor. 8 ileri otomatik şanzımanın vites kolu, yerleşim olarak sürücünün tam elinin altına geliyor ve manuel kullanım seçeneğinde kolaylık sağlıyor. WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi 11.7 lt/100 km olan yeni Discovery'nin benim 300 km'yi aşan test sürüşündeki yakıt tüketimi ise 13.0 lt/100 km oldu.



Adaptive Dynamics, havalı süspansiyon ile gelen ve otomobilin sürüş karakterine etki eden bir sistem. Bu sayede otomobilin sürüş modu değiştirilebiliyor. Yüksek karoser nedeniyle hızlı virajlarda hafif yana yatma olsa da, yol tutuş gerçek bir arazi aracı için başarılı. Üstelik bunu sürüş konfordan da taviz vermeden yapıyor. Akustik konfor da düşük ve orta hızlarda başarılı. Ancak test aracımızın silecekleri otoyol hızlarında titreşim yaparak sese neden oldu. Muhtemelen test aracımıza özgü bir durumdu.

Aracın arazi yetenekleri, bekleneceği gibi çok iyi... Bununla beraber yaklaşma, uzaklaşma ve tepe aşma açısı konusunda çok başarılı. Havalı süspansiyon off-road yüksekliğine getirildiğinde yaklaşma açısı 37.5 derece, rampa aşma açısı 27.8 derece, uzaklaşma açısı ise 40 derece oluyor. Yine off-road modunda taban yüksekliği

ÖN VE ARKA KOLTUKLARDA DOĞAL OLARAK YAŞAM ALANI İLE İLGİLİ SORUN YOK. AKA KISIMDAKİ TAVAN PENCELERİ İÇ MEKÂNİ AYDINLIK GÖSTERİYOR. 2.0 LT'LİK 300 HP'LİK MOTOR ÇOK CANLI, AMA TÜKETİMİ BİRAZ YÜKSEK. BAGAJ HACMİ 972 LT.



218 mm'den 291 mm'ye yükselen otomobil 90 cm derinliğindeki sulardan geçebiliyor. Bunlar çok ciddi değerler. Hatta standart üretim arazi araçları arasında bu kadar derin sulardan geçen başka bir model yok. Örnek vermek açısından gerçek bir arazi aracı olan Jeep Wrangler Rubicon'un yaklaşma açısının 36 derece, uzaklaşma açısının 31.4 derece, rampa açısının 20.8 derece olduğunu ve 252 mm'lik taban yüksekliğine sahip bu otomobilin 76 cm

derinliğindeki sulardan geçebildiğini söyleyelim. Terrain Responce sistemi sahip olduğu farklı arazi sürüş programları ile sürücüsünün işini kolaylaştırıyor. Bu sistemden zemine uygun bir program seçildikten sonra Defender aktarma organlarını ona göre ayarlıyor.

Otomobilin kısa gövde çıkıntılarına sahip olması, bir yere sürtme riskini azaltıyor. Ancak ön tamponun alt kenar kısımlarında bulunan

havalandırma yarıklarının arkasında yağ soğutma radyatörleri var. Bu kritik parçalar ile tampon arasında neredeyse mesafe yok ve açıkçası arazi kullanımında yaşanacak talihsiz bir tampon çarpması sonucunda bu parçalar zarar görebilir. Ben otomobili, normalde sahiplerinin sokmayacağı yollara soktum. Çoğu lüks SUV'un geçemeyeceği yerlerden zorlanmadan geçti ve bunu yaparken en ufak bir rahatsızlık vermedi.



SONUÇ

Land Rover Discovery, modern zamanların konfor, güvenlik ihtiyaçlarını karşılayan, buna rağmen arazi yeteneklerinden ödün vermeyen gerçek bir off-road aracı.



LAND ROVER DEFENDER 110 2.0 P300 X-DYNAMIC HSE

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	300 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız:	191 km/s
0-100 km/s:	7.4 sn
Bagaj hacmi:	972-2277 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4368 x 1799 x 1442mm
Tüketim (Ortalama-WLTP):	11.7-12.7 lt/100 km
Fiyat:	2.884.482 TL (SE) / 3.326.266 TL (X-Dynamic HSE)
+	Arazi yetenekleri, ön görüş açıları
-	Yakıt tüketimi, dönüş çapı

263-287g/km

G



Cupra Leon 1.4 hibrit

Şarj edilebilir hibrit teknolojili Cupra Leon, hızlı hatchback liginde farklı bir arayış içinde olanları cezp edebilir.





Bilindiği gibi CUPRA, Seat'ın 2018 yılına kadar performanslı modellerine verdiği bir model adıydı. "Cup" ve "Racing" kelimelerinden esinlenerek türetilmiş Cupra, 2018 yılında Seat'a bağlı ayrı bir marka olarak konumlandırılmaya başlandı. Cupra Leon ülkemizde 1.4 eHybrid 245 HP DSG (1.030.000TL) ve 2.0 TSI 300 HP DSG (1.100.000 TL) olmak üzere 2 farklı seçeneğe sahip. Yurtdışında daha geniş bir motor gamı bulunan Cupra Leon'un zirve modeli ise Sportstourer 2.0 TSI 310 HP 4Drive. Leon 1.4 eHybrid, ülkemizde satılmayan Volkswagen Golf GTE'ye denk düşen bir otomobil.



TASARIM VE İÇ MEKAN

Cupra Leon, görsel olarak Seat Leon'a göre farklı görsel detayları ve bu detaylarda bakır rengi kullanılması ile dikkat çekiyor. Otomobilin dış tasarımını uzun uzadıya anlatmaya gerek yok. Yine bakır rengi detaylarla renklendirilmiş iç mekân da, Seat Leon ile büyük oranda benzer ve diz-baş mesafesi konularında sorun yaratmıyor. İç mekândaki en büyük fark kuşkusuz ki spor koltuklar. Bu otomobilin benim canımı en çok sıkan noktası multimedya sisteminin sezgisel olmaması ve aydınlatmasız-dokunmatik klima kumandalarının kullanışsız olması. Bunlar dijitalleşme adı altında pazarlanan, ancak hayatı zorlaştıran unsurlar. Mesela km sayacını sıfırlamak içi bile multimedya sisteminin içine girip, 2-3 harekette bunu yapmanız gerekiyor. Ayrıca hava ızgaralarında çevirmeli ayar olmaması nedeniyle hava akışına hassas ayar yapılamıyor.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Cupra Leon 1.4 eHybrid'de 150 HP güç üreten 1.4 lt'lik benzinli ve 115 HP güç üreten elektrik motoru görev yapıyor. Toplam sistem gücü 245 HP, toplam sistem torku 400 Nm olan Leon 1.4 eHybrid, 0-100 km/h hızlanmasını 6.7 saniyede tamamlarken, maksimum 225 km/h hıza ulaşabiliyor. 13 kWh lityum iyon batarya paketine sahip otomobil, eğer şarj durumu yeterliyse ilk çalışmasını her zaman elektrik modunda yapıyor. Şarj azalınca, 130 km/h aşılmıca, dış hava sıcaklığı -10C'ye düşünce veya dip gaz yapılmıca Hybrid mod'a geçiliyor. Dokunmatik ekran üzerinden Pil Yöneticisi sekmesine girerek "Mevcut şarj seviyesini koru" seçildiğinde içten yanmalı motor devreye giriyor. Bu ne işe yarıyor? Mesela uzun yoldayız ve biliyoruz ki daha sonra dur-kalk trafiğe gireceğiz. O dur-kalk trafikte yakıt tüketimi daha yüksek olacağı için elektrik

DİJİTAL GÖSTERGE TABLOSU KİŞİSELLEŞTİRİLEBİLİYOR. PİL YÖNETİCİSİ ÜZERİNDEN BATARYADA NE KADAR ELEKTRİK DEPOLANACAĞI AYARLANABİLİYOR. SHIFT-BY-WIRE VİTES KUMANDASI PRATİK.



enerjisini şehiriçi kullanıma saklayabiliyoruz. 55-60 km gibi bir elektrik kullanım menzili şehiriçi kullanım için gayet yeterli. Batarya içten yanmalı motorun çalışmasıyla veya Wallbox şarj istasyonundan, ya da ev tipi 230V prizden doldurulabiliyor. Tam batarya doluluğu için gereken süre Wallbox tipi şarjda 3.5 saat, ev tipi prizde ise 6 saat. Bu otomobille 1 depo yakıt bitirdim ve 7.4 lt/100 km'lik bir tüketim ortalaması

elde ettim. Bu gibi PHEV otomobillerde eğer otomobili kendi yerinizde şarj ediyorsanız ve sürekli kısa mesafede elektrikli sürüşle şehiriçinde gidiyorsanız 0 lt/100 km bile çıkabilir. Performans olarak 300 HP'lik kardeşinin gerisinde kalsa da, farklı bir sürüş deneyimi yaşatan Leon 1.4 eHybrid, önde Mc Pherson, arkada ise çok kollu süspansiyon sistemine sahip. DCC (Dynamic Chassis Control) adlı adaptif



süspansiyon da standart olarak geliyor. Ayrıca kilitli diferansiyel de var. Comfort, Sport, Cupra, Individual sürüş modları olan otomobil özellikle Cupra modunda inanılmaz bir dinamizm ve kıvraklık sunuyor. Bu modda direksiyon deyim yerindeyse jilet kadar keskin ve en ufak bir harekete çabuk şekilde tepki veriyor. Sertleşen süspansiyon sayesinde otomobil nereyse hiç yana yatmıyor ve otomobille çok rahat oynayabiliyorsunuz. Bu sürüş modu, ülkemizdeki çoğu yol için biraz fazla sert ve pürüzsüz sandığınız yollarda bile yoldaki dalgalanmaları net olarak hissediyorsunuz. Türkiye yollarında performanslı kullanım için Spor mod fazlasıyla iş görecektir. Gazlama anında hoparlörden verilen yapay egzoz ve motor sesine zamanla alışılıyor. Otoyol sürüşlerinde yol ve rüzgâr sesi kendisini hissettiriyor.

SPOR ÖN
KOLTUKLAR
VÜCUDU
TAM OLARAK
KAVRIYOR. ARKA
KOLTUKLARDA
DİZ VE BAŞ
MESAFESİ
SORUNSUZ.
HİBRİT
VERSİYONUN
270 LT'LİK
BAGAJ HACMİ
KARDEŞLERİNDEN
110 LT DAHA
KÜÇÜK.





SONUÇ

Cupra Leon 1.4 eHybrid, kendi gaminin en yırtıcısı olmasa da farklı bir sürüş deneyimi yaşıyor. Plug-in-hybrid, aslında çoğu otomobil kullanıcısının isteyeceği türden bir özellik. Bu sayede gündelik şehiriçi kullanımda sıfır emisyon ve benzin tüketimi ile yol almak mümkünken, uzun yolda da yüzde yüz elektrikli otomobillerin neden olduğu "menzil tedirginliği" yaşıtmıyor.

CUPRA LEON 1.4 eHYBRID 245 HP DSG

Fabrika verileri

Motor:	1395cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo + PHEV
Şanzıman:	6 ileri çift kavramalı
Toplam sistem gücü:	245 HP
Toplam sistem torku:	400 Nm
Maksimum hız:	225 km/s
0-100 km/s:	6.7 sn
Bagaj hacmi:	270 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4398 x 1799 x 1467mm
Tüketim (WLTP ortalama.):	1.3-1.4 lt/100 km
Fiyat:	1.030.000 TL
+	Dinamizm, yol tutuş, ön görüş açıları
-	Kullanışsız kumanda birimleri,
	DC şarj imkanı yok, küçük bagaj

29-32g/km **A**

Hyundai Bayon 1.0 turbo

Yerli üretim Hyundai Bayon, 1.0 lt'lik turbo motoru ile aynı güçteki 1.4 lt'lik motorlu kardeşinden daha canlı bir sürüş sunuyor.





Bundan 6 sayı önce 1.4 MPI 100 HP Elite Otomatik versiyonu ile sayfalarımıza konuk olan Hyundai Bayon, bu sayımızda 1.0 T-GDI 100 HP DCT Elite Bose versiyonu ile karşımızda. Türkiye’de satılan Bayon gamının tepe noktası olan 1.0 T-GDI 100 HP DCT Elite Bose’nin fiyatı 452.158 TL. En ulaşılabilir fiyatlı, otomatik şanzımanlı Bayon ise 371.908 TL’lik etikete sahip 1.4 MPI 100 HP Style. Lansman döneminde fiyat listelerinde yer alan 48V hafif hibrit versiyon ise artık listelerde yer almıyor.

TASARIM VE İÇ MEKAN

Hyundai'nin "Duygusal Sportiflik" adını verdiği tasarım anlayışı ile şekillendirilen Bayon, keskin hatları ile dikkat çekiyor. Yeni i20'nin genlerini taşıyan crossover – SUV Bayon'un 2580 mm'lik dingil mesafesi ve 1775 mm'lik genişliği i20 ile aynı. Ancak uzunluğu 140 mm, yüksekliği ise 50 mm daha fazla. Otomobilin ön konsolu i20'nin konsolu ile benzer. Sert plastik malzemeden üretilmiş ön konsol enine çizgilere sahip ve bu sayede iç mekândaki genişlik hissi yükseltilmiş. Kolay kullanımlı ön konsolun üst kısmında, Elite Bose'a özel 10.25 inçlik dokunmatik multimedya sistemi yer alıyor. İç mekândaki eşya gözleri kullanışlı. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yaşatmayan Bayon'un 411 lt'lik bagaj hacmi, arka koltukların yatırılması ile 1205 lt oluyor. 4 farklı tasarım seçeneği sunan 10.25 inçlik dijital gösterge tablosu, otomatik kararan dikiz aynası, parlak cam çıtalaları, uzun far asistanı, şeritten ayrılma uyarısı, şeritte tutma yardımcısı, ön çarpışma önleme yardımcısı, sürücü yorgunluk algılama sistemi gibi ekipmanlar Elite donanım seviyesi ile geliyor. Bose Pack'in en önemli özelliği ise 8 hoparlör ve 1 subwoofer'dan oluşan ses sistemi.

MOTOR VE PERFORMANS

Bayon gamında 1.4 lt ve 1.0 lt olmak üzere 2 tane 100 HP motorlu - otomatik şanzımanlı



seçenek var. Bunların motor güçleri aynı olsa da kullanım hisleri tamamen farklı. Tork konvertörlü, 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş, 100 HP güç üreten, 4 silindirli, 1.4 lt'lik atmosferik motor, ağırkanlı performans gösteriyordu. 1.0 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, 3 silindirli turbo beslemeli motor ise hissedilir derecede daha canlı.



Bu motorun en önemli farkı hem maksimum gücün, hem de maksimum torkun geniş devir bantlarında sunulması. 100 HP'lik maksimum güç 4500-6000 d/d aralığında üretiliyor. 172 Nm'lik maksimum tork ise 1500-4000 d/d aralığında sürücünün emrinde. Fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 11.7 saniyede tamamlayan Bayon 1.0 T-GDI 100 HP, bu konuda 1.4 MPI 100 HP'lik kardeşine göre 2 saniye daha başarılı. Aynı başarı yakıt tüketiminde de devam ediyor. Test sürecinde 1.4 MPI'de 8.0-8.5 lt/100 km arasında gezinen yakıt tüketim değeri, 1.0 T-GDI'da 7.1 lt/100 km oldu. Vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız olan Bayon, yumuşak bir kullanım sunmasına rağmen yol tutuş olarak da güvenli. Bozuk yollarda ön konsolda hafif çıtırtılar duyulması ise üzücü. Rüzgâr sesi yalıtımı ise ortalama.

ÖN KOLTUKLARI RAHAT OLAN OTOMOBİLİN ARKA KOLTUKLARINDA BAŞ MESAFESİ SORUNU YOK. STYLE VE ELITE DONANIM SEVİYELERİNDE LASTİK ÖLÇÜLERİ 205/55 R17. 411 LT'LİK BAGAJ HACMİ ARKA KOLTUKLAR YATINCA 1205 LT OLUYOR.



KÖPEK BALIĞI YÜZGEÇİ FORMLU ANTEN
SADECE "BOSE PACK" İLE GELİYOR. DİĞER
VERSİYOLARDA GELENEKSEL TEL ANTEN
GÖREV YAPIYOR.

SONUÇ

Hyundai Bayon, 1.0 T-GDI motor seçeneği ile daha teknolojik bir motor arayanları hedefliyor. Bununla beraber kullanım olarak da 1.4 MPI 100 HP'ye göre daha keyifli.



HYUNDAI BAYON 1.0 T-GDI 100 HP DCT ELITE BOSE

Fabrika verileri

Motor:	998 cc, 3 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri DCT
Maksimum güç:	100 HP @ 4500-6000 d/d
Maksimum tork:	172 Nm @ 1500-4000 d/d
Maksimum hız:	180 km/h
0-100 km/s:	11.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4180 / 1775 / 1500 mm
Bagaj hacmi:	411-1205 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.8 / 6.0 / 6.8 lt / 100 km
Fiyat:	428.358 TL (Style) / 452.158 TL (Elite Bose)
+	Kullanışlı iç mekân
-	.Sadece sürücü camında tek dokunuşla açma-kapama var, kabinde fazlaca sert plastik kullanımı

131 g/km

C

Citroen C3 1.2 turbo EAT6

Citroen'in küçük sınıftaki temsilcisi C3, kişiselleştirme seçenekleri ile rakiplerinden ayrılmaya çalışıyor.





Citroen'in satış anlamında en başarılı modeli olan C3'ün üçüncü nesli 2020 yılı başında makyajlanmıştı. Ülkemizde 1.2 PureTech 83 HP manuel Feel (312.000 TL), 1.2 PureTech 110 HP EAT6 Feel Bold (396.000 TL), 1.2 PureTech 110 HP EAT6 Shine (438.100 TL) olmak üzere 3 farklı seçeneği bulunan C3, farklı renk paketleri ve tavan renkleriyle (7 renk, 4 renk paketi, 4 tavan rengi seçeneği) sınıfında en fazla kişiselleştirme seçeneği sunan otomobillerden bir tanesi.



MAKYAJLA BERABER NELER DEĞİŞTİ?

2016 yılında düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenen Citroen CXPRIENCE konseptinden ilham alınarak makyajlanan C3'te aydınlatma grupları, tamponlar yenilenirken, Airbump tasarımı da değiştirilmiş. Ölçüleri mevcut C3 ile benzer olan otomobilin uzunluğu 3.99 m, genişliği 1.75 m, yüksekliği 1.47 m, dingil mesafesi ise 2.54 m. Bagaj hacmi ise 300 litre.

İç mekândaki en önemli farksa 2 mm ile 15 mm arasında ek dolguya sahip Advanced Comfort koltuklar. Arka koltuk sırasındaki baş mesafesi iyi, ancak diz mesafesi konusunda B segmentinde daha başarılı otomobiller de var. Konu iç mekândan açılmışken sert plastikten üretilmiş ön konsol, güneşe karşı yapılan yolculuklarda

yansımaya neden olarak göz yorduğunu söyleyeyim. Eski Peugeot 208 ile platform kardeşi olan bu otomobilde havalandırma ayarlarının dokunmatik ekrandan yapılması dikkat dağıtıyor.

ANALOG GÖSTERGE TABLOSU GÖZ YORMUYOR. KLİMA AYARLARININ EKRAN ÜZERİNDEN YAPILMASI KULLANIŞLI DEĞİL. TAVAN DEKORU FARK YARATAN BİR DETAY.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Hatırlanacağı gibi makyajsız C3'te 115 HP güç üreten 4 silindirli, 1.6 lt benzinli, atmosferik bir motor görev yapıyordu. Şimdi ise 1.2 PureTech 110 HP'lik motor görev yapıyor. 3 silindirli, 1.2 litrelik turbo beslemeli benzinli motor; 5500 d/d'de 110 HP güç ve 1750 d/d'de 205 Nm tork ürettiyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla

B SEGMENTİ BİR HATCHBACK OLAN C3'ÜN, YAN TARAFINDAKİ AIRBUMP DARBE EMİCİLER VE ÇAMURLUK DODİKLERİ NEDENİYLE BAZI İNSANLARA CROSSOVER HİSSİ VERDİĞİNİ GÖZLEMLEDİK.



kombine edilmiş bu motor otomobile 10.0 saniyelik 0-100 km/h hızlanma değeri ve 193 km/h maksimum hız sağlıyor. Bilindiği gibi 1.2 PureTech motor ailesinde 130 HP'lik versiyon Opel Corsa ve Peugeot 208 gibi B segmenti araçlarda görev yapıyor. 110 HP'lik motora sahip C3, kuzenleri kadar ateşli olmasa da, yine de gayet güzel hızlanma ve performans sağlıyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanın vites geçişleri ise kuzenlerindeki EAT8 şanzımana göre belirgin derecede yavaş. Yol tutuş güvenli. Süspansiyon yol dalgalanmalarında konforlu, ancak şehiriçi sürüşlerdeki kısa –sert darbelerde arka süspansiyon sistemi biraz ses yapıyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini teknik özellikler tablosunda görebileceğiniz otomobil benim kullanımında 6.9 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti.

ADVANCED COMFORT KOLTUKLAR, EK DOLGU MALZEMELERİ İLE RAHAT ETTİRİYOR. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ BAZI RAKİPLERİNİN GERİSİNDE. 1.2 PURETECH MOTOR, ESKİ 1.6 LT MOTORDAN DAHA CANLI VE DAHA AZ YAKIYOR.



SONUÇ

Citroen C3 1.2 PureTech 110 HP EAT6, makyajlı haliyle eskisinden daha albenili gözüküyor. Ayrıca 1.6 lt motor yerine 1.2 Puretech 110 HP'lik motor olsa hem performans, hem de tüketim yönünden daha başarılı. Ancak otomobilin başlangıç fiyatı biraz yüksek.

CITROEN C3 1.2 PURETECH 110 HP EAT6

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli, turbo
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	205 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	193 km/s
0-100 km/s:	10.0 sn
Bagaj hacmi:	300-922 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3996 / 1749 / 1490 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.7 / 4.3 / 4.8 lt/100 km
Fiyat:	396.000 TL (Feel Bold) - 438.100 TL (Shine)
+	Şık detaylar, tasarım, rahat koltuklar
-	Yüksek yükleme eşiği,
	arka koltuk diz mesafesi rakiplerinden geride

109 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