

WWW.

ŞUBAT 2015

SAYI: 79

# ***e-otodergi***.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE  
İLK VE TEK!  
VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**



İLK SÜRÜŞ: **BMW i8**

■ COOPER D 5 KAPI ■ i20 & FIESTA ■ PASSAT ■ JETTA ■ 218i ACTIVE TOURER ■ CHEROKEE ■ MERIVA 1.6 DİZEL

## Toplu taşımacılık ve insanlık ehliyeti

Bir genç kadını daha hunharca işlenen bir cinayetle kaybettik. Hepinizin bildiği üzere, Özgecan Aslan, bindiği bir minibüsün sürücüsü tarafından öldürüldü, kesildi ve yakıldı. Yazması bile zor, ama maalesef durum bu! Cinayetin bu sayfayı ilgilendiren yönü ise, olayın yaşandığı araç, yani minibüs. Gelişmiş ülkelerin toplu taşımacılık sistemlerinde bulunmayan, bizim gibi gelişmemiş ülkelere has bir toplu taşımacılık aracı. Çünkü gelişmiş ülkelerin şehirlerinde belediye otobüsü, tramvay, metro, tren ve taksi vardır. Bizde dolmuş olarak da adlandırılan bu araçların sürücüleri; genelde trafik kurallarına uymamaları, sürekli korna çalmaları, sıkça kazaya karışmaları, yanlarında taşıdıkları levye ve demir çubuklar, pis kıyafetleri ve saygısız davranışlarıyla bilinirler. Bu insanlarda herhangi bir eğitim ve sabıka kaydı da aranmaz. Ehliyeti olan herkes minibüs sürücüsü olabilir. Burada araç ehliyetinden bahsediyorum tabii ki. Ama bence önemli olan insanlık ehliyetidir. Toplu taşıma araçlarında

görev yapan kişilerin önce insan olmaları gerekir. Öte yandan; minibüs ve dolmuş gibi, gelişmiş ülkelerde yeri olmayan bu araçların kaldırılması gerekir. Şehirlerin belediyeleri toplu ulaşım ağlarında bu araçların yerini dolduramazlar mı? Paris'te, Londra'da, Barcelona'da neden minibüs yok? Eğer bu düzen devam eder ve her isteyen toplu taşıma aracına sürücü olursa bu tür acı gerçeklerle daha birçok kez karşılaşırız. Özgecan Aslan'a Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyorum.



## Dizel mi, benzinli mi?

Bu soru çok kişinin kafasını kurcalıyor ve çoğu kişinin de gönlü dizelden yana... ODD rakamlarına göre 2009 yılında otomobil satışlarında dizellerin payı yüzde 44 oranındayken, 2014 yılında dizellerin payı yüzde 61.5 oldu. Hatta öyle ki, üst sınıf otomobillerde bile dizellerin tercih edilirliliği yüzde 90'lar seviyelerine geldi. Yıllar önce yüzlerine bakılmayan dizellerin, gelişen teknoloji ile daha sessiz ve performanslı hale gelmeleri, bunun dışında makul yakıt tüketimi sunmaları; fiyatları benzinli kardeşlerinden hatırı sayılır derecede yüksek olmasına rağmen tüketicilerin kendilerine yönelmesinin nedenlerinden bir tanesi. Bunun sonucunda da Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2014 yılındaki verilerine göre 9 milyon 857 bin 915 adetlik Türkiye otomobil parkında dizel otomobiller 2 milyon 882 bin 885 adetle yüzde 29.2'lik bir pay alarak; 2 milyon 855 bin 78 adetle yüzde 29 pay alan benzinlileri geride bıraktı.

Gelelim yukarıdaki sorunun cevabına... Cevap LPG'li. Çünkü otomobil parkımızdaki otomobillerin 4 milyon 76 bin 730 tanesi, yani yüzde 40.4'ü LPG'li ve 4 yıldan beri de otomobil parkındaki çoğunluğu oluşturuyorlar. Yaşı ilerlemiş veya garanti kapsamında çıkmış benzinli otomobillerin hayatlarına LPG'li olarak devam etmeleri bunun nedenlerinden bir tanesi olarak göze çarpıyor.

Mutlu ve sağlıklı bir ay dilerim.







## HABERLER

- 09 Makyajlı BMW 1 Serisi
- 10 Yeni Ford Focus RS
- 11 Renault Kadjar
- 12 2014 yılında markaların pazar payı değişimi
- 15 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

## BİLGİLENDİRME

- 16 Karbondioksit emisyon değerleri

## İLK SÜRÜŞ

- 17 Ford Mondeo 1.5 EcoBoost A/T
- 23 BMW xDrive Swiss Challenge 2015
- 27 BMW i8

## VİDEOLU TEST

- 32 MINI Cooper D 5 Kapı Hatchback

## VİDEOLU KARŞILAŞTIRMA

- 39 Hyundai i20 1.4 Otomatik & Ford Fiesta 1.0 EcoBoost Powershift

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 49 Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG
- 55 BMW 218i Active Tourer
- 61 Ford Focus Hatchback 1.6
- 67 Volkswagen Jetta 1.6 TDI DSG
- 73 Jeep Cherokee 2.0 9ATX Limited
- 80 Opel Meriva 1.6 CDTi

## YASAL UYARI

- 85 e-otodergi hakkında yasal uyarı

# e-otodergi

ŞUBAT 2015 - SAYI 79

### Sahibi

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

### Editörler

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

### Görsel Yönetmen

Zeynep Siren  
zeynep@e-otodergi.com

### Fotoğraf Editörü

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com

### Katkıda Bulunan

İsa Demir

### Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

# e-otodergi

YENİ UYGULAMASIYLA

iOS

&



ANDROID

TABANLI TÜM CİHAZLARDA



Gazetelik







Uygulamayı indirip açtıktan sonra tüm e-otodergi arşivi ekranınıza gelecek. En yeni sayıyı en üstte görebilirsiniz. Arşivdeki sayılara ulaşmak içinse ekranı aşağıya doğru kaydırmanız yeterli olacak.

Uygulamanın ana sayfasında; sayıları tek bir tıkla indirebilir, açabilir ve si-  
lebilirsiniz.

Bir sayıyı okurken sayfalar arasında gezmek için ekranı sağa ve sola doğru kaydırmanız yeterlidir.

e-otodergi sayfaları, yukarıdaki şekilde görülen basit bir el hareketiyle büyütülebilir ve küçültülebilir. Böylece sayfada ilginizi çeken bir yazı ya da fotoğrafı yakınlaştırabilir, işiniz bittiğinde sayfanın genelini görmek için uzaklaştırabilirsiniz.

Hangi sayfada olursanız olun, ekrana tek parmağınızla ardı ardına iki kere tıkladığınızda alt ve üst bantlar ortaya çıkar. Üst banttan; uygulamanın ana sayfasına dönebilir veya sosyal medya sayfalarımıza ulaşabilir, alt banttan ise, sayfalar arasında gezebilirsiniz.

## Autoshow'un detayları açıklandı

ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği) ve TÜYAP Tüm Fuarçılık Yapım A.Ş. işbirliği ile 22-31 Mayıs 2015 tarihleri arasında TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi Beylikdüzü'nde düzenlenecek olan İstanbul Autoshow 2015 için hazırlıklar başladı. "Dünyanın yeni harikaları" olan son model otomobillerin, 14 salon ve toplam 120.000 metrekare kapalı alanda sergileneceği fuarla birlikte, otomobil tutkunlarının kalbi bu yıl yine TÜYAP'ta atacak. 21 Mayıs'ta basın ve VIP açılışı yapılacak olan fuar 31 Mayıs akşamına kadar açık kalacak. Fuarın ziyaret saatleri hafta içi 12:00-21:00, hafta sonu ise 11:00-21:00 olarak belirlendi. Fuarın giriş ücreti hafta içi 10 TL, hafta sonu ise 20 TL olarak açıklandı. Kadın ve öğrenciler ise hafta içi fuara ücretsiz olarak, hafta sonu ise 5 TL ödeyerek girebilecekler. Toplam alanı yüzde 50 büyüyen ve 1200 araçlık

kapalı alan eklenen otoparkın ücreti ise 10 TL olarak belirlendi. Dört dünya lansmanının gerçekleştirildiği İstanbul Autoshow 2012'yi 576.000 kişi ziyaret etmişti. İstanbul Autoshow 2015 için beklenen ziyaretçi sayısı ise 600.000 olarak açıklandı.



**ISTANBUL AUTOSHOW 2015**

**Dünyanın yeni harikaları**

**22-31 MAYIS 2015**

**TÜYAP FUAR VE KONGRE MERKEZİ - BEYLİKDÜZÜ**

**GENERALI** **Continental** **Shell**

**KİNET SPONSORU** **ETRAK SPONSORU** **ULUŞİM SPONSORU** **AKA SPONSORU**



**CIVIC**

**ALIRKEN DE + SATARKEN DE +**

**Yeni stil, yeni heyecan.**

**2015 model Honda Civic Sedan**

**Şimdi al Temmuz 2015'te öde!**

**%0,78 faiz oranı**

- Yeni sportif ön ızgara ve jantlar
- Anahtarsız giriş ve çalıştırma
- Deri koltuklar • Eller serbest telefon
- Lastik basınç ikaz sinyali
- Türkçe bilgi ekranı i-MID





## Yeni XC90 305.000 TL'ye geliyor

Volvo Car Türkiye tarafından Genel Müdür Greg Maruszewski ev sahipliğinde düzenlenen basın toplantısında markanın 2014 yılı performansı değerlendirildi ve 2015 yılı hedefleri ile satışa sunulacak yeni modeller açıklandı. Volvo, 2014 yılında, yüzde 11.6 daralan toplam pazarda yüzde 20.7'lik bir satış artışı yakalayarak 2013'te 5021 adet olan satışını 6060 adede yükseltti. Maruszewski, markanın 2015 yılı için 7000 adetlik satış hedefi açıkladı. Bu rakam, 2014 yılı satışına göre yüzde 17 oranında bir artışı ifade ediyor. Maruszewski, toplam pazar artış tahminini ise yüzde 5-10 olarak belirtti. 2014'te Mersin ve Diyarbakır'da yetkili satıcı açan Volvo Türkiye bayi ağına bu yıl Gaziantep ve Sakarya illeri eklenecek. Yeni modellere gelince; bu yıl satışa sunulacak en önemli model yeni XC90 olacak. Yılın üçüncü çeyreğinde (Temmuz ayı başında) satışa sunulacak aracın fiyatı ise 305.000 TL olarak açıklandı bile. Yeni XC90'da ilk etapta D5 kodlu 2.0 litrelik turbo dizel motor ve 8 ileri otomatik şanzıman yer alacak. Satışa sunulacak diğer iki yeni model ise V60 Cross Country ve S60 Cross Country.



*e-otodergi*

**ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

## Peugeot 2015'te atağa kalkacak

Peugeot, 2014 yılında Türkiye'de 17.026 adedi binek, 7096 adedi hafif ticari olmak üzere toplam 24.122 adet satış adediyle yüzde 3.14 oranında pazar payı elde etti. 2014 yılında yeni 308'in, PureTech motor ve EAT6 şanzımanın Türkiye lansmanı gerçekleştirildi. 308'in yeni motor seçeneklerini tüm Türkiye'de tanıtmak üzere "Yılın Otomobili Yılın Sürücüsünü Arıyor" Etkinliği düzenlendi. 301 ise segmentinin podyumunda yer aldı. Peugeot ile Engelsiz Yaşam projesi de devam etti. Peugeot, 2015 yılında tarihinin en genç ürün gamıyla atağa geçecek. Marka, 800.000 adetler seviyesinde gerçekleşmesi öngörülen toplam pazarda 32.000 adet araç satışı gerçekleştirerek yüzde 4 oranında pazar payı elde etmeyi hedefliyor. Yılın ikinci çeyreğinde 308'den başlayarak Euro6 normlarına uygun Blue HDi dizel motor seçeneği sunulacak. Ayrıca EAT6 vites kutusu Peugeot ürün gamında yaygınlaştırılacak. Mayıs ayında düzenlenecek olan İstanbul Auto Show'un pazarı hareketlendirmesi bekleniyor. "Peugeot ile Engelsiz Yaşam" projesi ise üçüncü yılında da farklı etkinliklerle devam edecek.



# e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI  
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.





# BMW 1 Serisi makyajlandı

**B**MW'nin kompakt hatchback modeli 1 Serisi makyajlanarak yeni bir yüze kavuştu. 2015 model BMW 1 Serisi; daha geniş yeni ön ızgaraya, 2 Serisi'ne benzetilen yeni farlara ve yeni L formlu stop lambalarına sahip. 116i modelinde artık 1.5 litrelik yeni 3 silindirli turbo benzinli motor görev yapacak. 136 HP'lik

118i ve 177 HP'lik 120i modelleri ise 8 ileri otomatik şanzıman opsiyonu sunacak. 1.6 litrelik turbo dizel motorun yerini de 1.5 litrelik turbo dizel ünite alıyor. 116 HP gücündeki bu motor, 6 ileri manuel ve 8 ileri otomatik şanzımanlarla gelecek.





# İşte yeni Focus RS

# H

ızlı hatchback severlerin merakla bekledikleri haber geldi ve yeni Ford Focus RS 2015 modelin detayları açıklandı.

Fotoğrafları da basınla paylaşılan yeni Ford Focus RS 2015 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. Otomobilde yeni Mustang'de de bulunan 2.3 litrelik EcoBoost turbo benzinli motor yer alıyor. Maksimum 6800 d/d çeviren ve 320 HP güç üreten motor gücünü bu kez dört tekerleğe birden aktaracak. 6 ileri manuel şanzımanlı yeni Ford Focus RS 2015, sahip olduğu dinamik tork yönetimi sayesinde, gerektiğinde torkun yüzde 100'ünü bile arka aksa aktarabiliyor. Yeni Focus RS'te yüksek performanslı Michelin Pilot Sport Cup 2 235/35 R19 ölçülerinde lastikler bulunuyor.





## Captur'e ağabey geliyor

**R**enault, Kadjar adını verdiği yeni crossover aracını tanıttı. Captur'un ağabeyi olacak bu model Renault'nun ilk C segmenti crossover'ı olma özelliğinde. Mart ayında düzenlenecek 2015 Cenevre Otomobil Fuarı'nda kamuoyuna gösterilecek olan Kadjar ilk etapta Avrupa ve Akdeniz pazarlarında, daha sonra da Çin'de satışa sunulacak. Renault'nun İspanya'daki ve Çin'deki tesislerinde üretilen Kadjar, 5 kıtada ve 50'den fazla ülkenin pazarında rekabet edecek. Renault'nun Çin'de üreteceği ilk model olacak Kadjar, Nissan Qashqai ve X-Trail gibi modellerin üretildiği, Renault-Nissan İttifakı'nın CMF-C/D adlı platformunda üretilen.

445 cm uzunluğa, 184 cm genişliğe ve 160 mm yüksekliğe sahip Kadjar'ın burun yapısı Captur'u, stop lambaları ise Clio'yu anımsatarak markanın tasarım dilinde bütünlük sağlamış.

190 mm'lik taban yüksekliğine sahip Kadjar'ın 4x2 ve 4x4 versiyonları olacak. Motor seçenekleri henüz açıklanmayan otomobilde Nissan Qashqai'deki dCi ve benzinli motorların olacağını öngörmek yanlış olmaz.



# Kaybedenler kazananlardan daha fazla

*Otomobil satışlarına baktığımız zaman 2014 yılında, 19 markanın pazar payını arttırdığını, 21 markanın ise pazar kaybettiğini görüyoruz. Pastadan aldığı payı en fazla arttıran marka olarak Volkswagen'i görürken, pazar payı en çok düşen ise Ford oldu.*

✍ İsa Demir

Aslında markaların başarılarını değerlendirirken bakılması gereken en önemli noktalardan biri pazar

paylarıdır. Herhangi bir markanın satışları artış gösterebilir, ancak bu yükseliş toplam pazardaki artışının gerisinde kalırsa o markanın pek de başarılı olduğu söylenemez. Bu bağlamda, 2014 yılı için tüm markaları değerlendirdiğimizde Renault, Volkswagen, BMW, Audi ve Mercedes-Benz gibi markaların kazananlar kulübünde yer aldığını görüyoruz. Bunun karşılığında ise; Chevrolet, Opel, Ford, Fiat, Peugeot ve Citroen gibi markalar payı açısından en alt sıralamalara düştüler.

Rakamsal olarak baktığımız zaman BMW markasının, 2014 yılında bir önceki yıla göre 5469 adet daha fazla otomobil sattığını görüyoruz. Aynı şekilde Mercedes-Benz satışını 3077 adet arttırırken, Audi'nin satışlarında ise 2822 adetlik yükselme oldu. Toplam otomobil satışında, 2014 yılında bir önceki yıla göre yüzde 11.6 oranında gerileme olduğu düşünülürse, premium segmentteki bu markaların başarıları dikkat çekiyor.



## KAZANANLAR KULÜBÜ

Her ne kadar satışlarında bir miktar düşüş olsa da Volkswagen markası, 2014 yılının en başarılı markası oldu. VW, toplam pazara oranla kendi düşüşü daha az olduğu için bu başarıyı yakaladı. 3 Serisi ve 5 Serisi'nin yanı sıra yeni X5 ile satışlarına hız katan BMW markası en başarılı ikinci marka oldu. Onun ardından CLA ve yeni C Sınıfı satışları ile Mercedes-Benz, yeni Clio HB'nin başarılı grafiğiyle Renault, A3 Sedan'ın satışlara olumlu katkısıyla Audi ve yeni Octavia ve Superb ile Skoda başarılı marka olarak sıralandılar.

## KAYBEDENLER KULÜBÜ

2014 yılında kaybedenlerin en önünde Ford markasını görüyoruz. Ford'un pazar payında yüzde 2.43'lük bir düşüş oldu. Bir başka ifadeyle Ford'un 2014 yılındaki satışları bir önceki yıla göre 21.113 adet azalma gösterdi. Bunun nedeni olarak Fiesta ve Focus modellerinin eskisi kadar satmadığını gösterebiliriz. Opel kuşkusuz 2014 yılını en zor geçiren markalardan biriydi. Çünkü kendisi yüzde 1.69 pazar kaybederken, kardeşi Chevrolet ise piyasadan silindi. İkisinin satışlarındaki toplam düşüş 28.402 adet oldu. Fiat ise B segmentinde yeni bir sedan otomobil üretememenin eksikliğini yaşıyor. Ayrıca Linea modelinin de artık güncelliğini kaybetmesi, pastadan aldığı payın azalmasına neden oluyor. Bu arada Fiat ve Ford'un ticari araç pazarında daha başarılı olduklarını düşünürsek, firma yetkilileri tercihlerini ticari pazardan yana kullanıyor olabilirler. 308 modelinin satışları hiç umulmadığı kadar düşük olunca Peugeot, C3 modelinin eski satışları olmayınca da Citroen markaları kaybetmekten kurtulamadılar. Şu bir gerçek ki; Türkiye'ye özgü çözüm üretmeyen markalar kaybetmekten

kurtulamıyor. Hem motor hacmi açısından hem de teknolojik özellikler açısından Türk otomobil severleri beklentileri göz önüne alınmalı

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

## 2013 ve 2014 yılları otomobil satış yüzdeleri

Sıra	Marka	2013 Otomobil Satışları	2013 Pazar Payı (%)	2014 Otomobil Satışları	2014 Pazar Payı (%)	Değişim (2014- 2013)
1	Volkswagen	88.304	13.28	84.846	14.43	1.15
2	BMW	20.705	3.11	26.174	4.11	1.00
3	Mercedes-Benz	20.023	3.00	23.100	3.93	0.93
4	Renault	96.761	14.54	90.027	15.33	0.79
5	Audi	14.987	2.24	17.809	3.03	0.79
6	Skoda	12.833	1.92	14.537	2.47	0.55
7	Nissan	18.417	2.77	19.422	3.30	0.53
8	Seat	11.065	1.65	12.697	2.16	0.51
9	Toyota	36.030	5.41	34.321	5.84	0.43
10	Hyundai	48.122	7.22	44.910	7.64	0.42
11	Dacia	28.901	4.34	27.897	4.75	0.41
12	Volvo	5.021	0.75	6.060	1.03	0.28
13	Jeep	973	0.15	1.960	0.33	0.16
14	Subaru	1.101	0.16	1.402	0.23	0.07
15	Honda	15.415	2.31	13.790	2.34	0.03
16	Porsche	517	0.08	588	0.10	0.02
17	Proton	715	0.11	707	0.12	0.01
18	Mazda	1.377	0.21	1.291	0.22	0.01
19	Maserati	40	0.007	83	0.014	0.007
20	Land Rover	1.323	0.20	1.207	0.20	0.00
21	Bentley	21	-	21	-	0.00
22	Alfa Romeo	1.030	0.15	967	0.16	-0.01

Sıra	Marka	2013 Otomobil Satışları	2013 Pazar Payı (%)	2014 Otomobil Satışları	2014 Pazar Payı (%)	Değişim (2014- 2013)
23	Mitsubishi	1.488	0.22	1.159	0.20	-0.02
24	Chery	492	0.07	325	0.05	-0.02
25	Tata	326	0.05	126	0.02	-0.03
26	SsangYong	972	0.15	531	0.09	-0.06
27	MINI	1.557	0.24	1.071	0.18	-0.06
28	Suzuki	1.623	0.24	958	0.16	-0.08
29	Lancia	782	0.12	210	0.03	-0.09
30	Geely	623	0.10	95	0.01	-0.09
31	Kia	13.195	1.97	11.017	1.87	-0.10
32	Citroen	19.690	2.94	14.389	2.45	-0.49
33	Peugeot	23.068	3.46	17.026	2.90	-0.56
34	Fiat	50.256	7.55	39.542	6.73	-0.82
35	Opel	55.719	8.37	39.255	6.68	-1.69
36	Chevrolet	12.506	1.88	568	0.01	-1.87
37	Ford	58.405	8.78	37.292	6.35	-2.43
38	Smart	110	-	76	-	-
39	Jaguar	97	-	52	-	-
40	Ferrari	23	-	11	-	-
41	Lamborghini	4	-	2	-	-
42	Infiniti	37	-	4	-	-
<b>Toplam</b>		<b>664.665</b>		<b>587.331</b>		



# e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

## e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

## e-otodergi'nin "EN"leri

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

uygulamaları, videolar vb.)

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

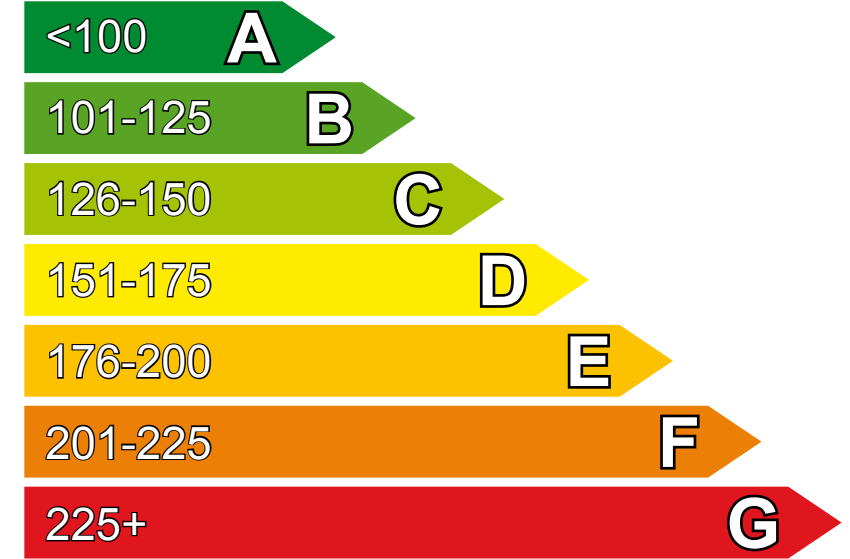
# Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

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

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

## CO<sub>2</sub> Emisyon Değeri (g/km)



### Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi "A" sınıfında olurdu!

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

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





# Ford Mondeo 1.5 Otomatik

*Ford'un merakla beklenen yeni Mondeo'su, havayastıklı arka emniyet kemerleri gibi kendi sınıfı için ilginç sayılabilecek yeniliklerle geldi.*





**D** segmenti olarak da bilinen orta sınıf otomobil ligi; geçtiğimiz aylarda yollara çıkan yeni VW Passat'tan sonra, yeni Ford Mondeo'nun da yollara çıkmasıyla hareketlendi. Biz de bu otomobili Sapanca'da düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullanma şansı bulduk. Bu organizasyonun en büyük sürprizi ise kuşkusuz ki Ford Avrupa Tasarım Departmanı Müdürü Murat Güler'in de orada olması ve aracın tasarım detaylarını bize anlatmasıydı. Otomobilin yan kısmındaki kat izlerinin ve yansımaların otomobile güçlü ve sıra dışı bir hava kattığını ifade ederken, önden görünümde eskiden aşağıda olan trapez formulu ızgaranın, daha yukarı konumlandırılması ve krom kaplı enine çıtalar ize görsel bir premium algı yaratıyor. Bu otomobilin lazer kesiği tarzındaki far grubu da Berk Keskin imzasını taşıyor. Görsel olarak göze güzel gelen otomobilin 2850 mm'lik dingil mesafesi değişmezken, uzunluğu 21 mm'lik artışla 4871 mm, aynalar hariç genişlik 34 mm azalarak

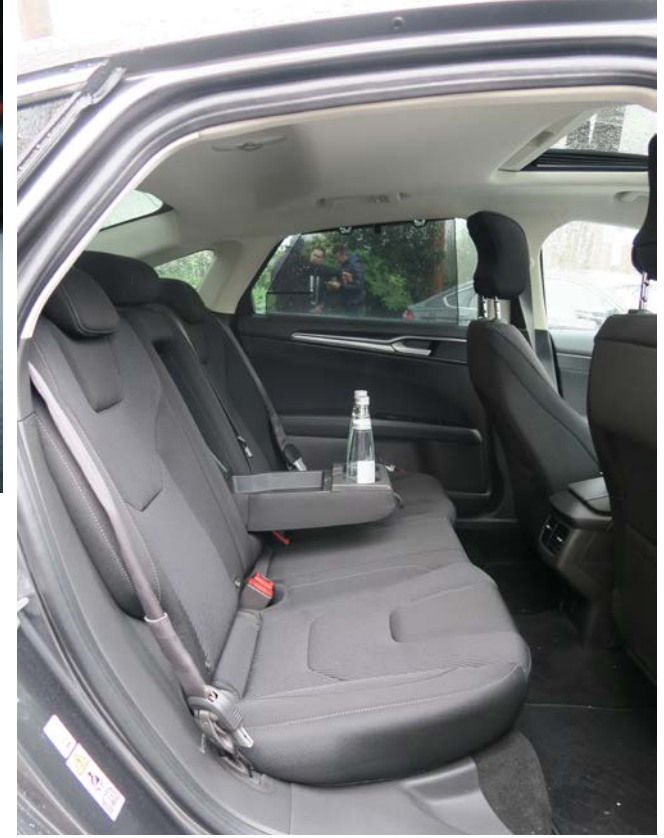






1852 mm ve yükseklik de 22 mm artışla 1482 mm olmuş. Sedan karoserin 429 lt'lik bagaj hacmi (tam boy stepne ile) bu sınıftaki rakiplerinden küçük. Yurtdışı kataloglara göre küçük boy stepne kullanımı ile 516 lt. Mondeo'da daha fazla bagaj hacmi isteyenler hatchback (458 lt) veya station (488 lt) karosere yönelmelidir.

Otomobilin ön ve arka koltuklarındaki yaşam alanı 4 yetişkinin sıkışmadan yolculuk yapabileceği kadar geniş. Mondeo'nun ilginç bir yeniliği olan havayastıklı emniyet kemerleri arka koltuklarda sunuluyor. Bu sayede kaza anında yolcuların göğüs kafesine binen yük yumuşak bir şekilde karşılanıyor. Eskisinden daha köşeli duran ön konsola 8 inçlik dokunmatik ekran entegre edilmiş. Vites konsolunun ön tarafında ise yan tarafları açık olan bir eşya gözü var. Otomobilin iç mekânına hafiflik hissi vermesi için düşünülmüş bu bölüm fazla derin değil ve bundan dolayı virajlı yol kullanımlarında buradaki eşyalar dökülebiliyor. İç mekânda



kalite hissi fena değil ama bizce orta sınıfta bu konuda daha iyisini sunan rakipleri var.

### 1.5 LİTRELİK MOTOR NASIL?

Test sürüşü organizasyonunda 6 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş, 160 HP güç ve 240 Nm tork üreten, turbo beslemeli, 4 silindirli 1.5 lt silindir hacmine sahip Ecoboost motoru kullandık. Açıkçası bu motor performans olarak beklentileri rahatça karşılayacak kapasitede 1600-4000 d/d gibi geniş bir devir bandına yayılan maksimum tork sayesinde çekiş sıkıntısı olmuyor. Gaza biraz yüklenince sportifleşen motor sesi de rahatsız edici değil. 6 ileri oranlı otomatik

şanzıman genelde hızlı ve sarsıntısız. Ancak bazen dip gaz yapıldığında vites ufaltmada biraz gecikme yaptığını da gözlemledik. 0-100 km/s hızlanması 9.1 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı ise 214 km/s. Fabrika verilerine göre şehir içinde 10.3 lt/100 km benzin tüketen otomobilin ortalama yakıt tüketim değeri ise 7.2 lt/100 km olarak açıklanıyor. Tüketim değerleri rakiplerinden daha yüksek.

Direksiyon tepkileri ve yol tutuş, neredeyse tüm Ford modellerinin kendi sınıflarında en iyi oldukları konular. Yeni Mondeo'da bu böyle ve hem direksiyon tepkileri, hem de yol tutuş başarılı. "Torque Vectoring" sistemi de bulunan bu otomobilde özellikle ıslak ve dar yarıçaplı

“ Dokunmatik ekranın kullanımı kolay. Vitesler direksiyondan da değiştirilebiliyor. Arka koltuklar rahat. ”



virajlarda avantaj sağlanıyor. Güvenli yol tutan bu aracın süspansiyonu konforlu da. Bununla birlikte akustik konforda da eskiye göre iyileştirmeler var ve yol sesinin eskiye göre 3 dB azaltıldığı ifade ediliyor.

### **SONUÇ**

Yeni Ford Mondeo 1.5 Ecoboost 160 HP A/T ülkemizde Style (84.900 TL) ve Titanium (94.600 TL) olmak üzere iki donanım seviyesine sahip. Benzinli motorlar sadece otomatik şanzımanlı olarak getirilirken, 1.6

lt 115 HP dizel motor ise sadece manuel şanzımanlı. 1.6 dizel motorlu yeni Mondeo fiyatları Style donanım seviyesinde 84.900 TL, Titanium donanım seviyesinde 97.800 TL olarak açıklandı. 1.5 lt160 HP motorlu versiyonun başlangıç fiyatı sunulan donanım ve D segmentine göre iddialı sayılabilecek bir değer. Örnek vermek gerekirse otomatik şanzımanlı Peugeot 508 1.6 THP 165 HP'nin başlangıç fiyatı 98.575 TL, VW Passat 1.4 TSI 150 HP DSG'nin başlangıç fiyatı 102.900 TL (1.4 TSI 125 HP DSG'de 84.100 TL). Dizel

motor cephesindeyse otomatik şanzımanlı Peugeot 508 1.6 e-HDi 115 HP'nin fiyatı 96.575 TL'den başlarken (manuel 1.6 HDi 115 HP 91.575 TL), VW Passat 1.6 TDI 120 HP DSG'nin başlangıç fiyatı 100.400 TL (manuel başlangıç fiyatı 87.200 TL).







## Ford Mondeo 1.5 Ecoboost 160 HP A/T

### Fabrika verileri

Motor:	1499 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	160 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1600-4000 d/d
Maksimum hız:	214 km/s
0-100 km/s:	9.1 sn
Bagaj hacmi:	429 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4871/1852/1482 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	10.1 / 5.5 / 7.2 lt/100 km
Fiyat:	84.900 TL / 94.600 TL

- + .....Direksiyon tepkileri, yol tutuş, fiyat-donanım ilişkisi
- .....Bagaj hacmi, işçilik, yakıt tüketimi



# BMW xDrive Swiss Challenge

*Dört tekerlekten çekişli BMW modellerini İsviçre Alpleri'nin karla kaplı yollarında kullandık. Bu organizasyonu özel yaparsa kuşkusuz i8 modelini de kullanma olanağı bulmamızdı.*



**B**MW xDrive'in kökeni 1985 yılındaki BMW 325ix'e kadar gidiyor ve o günden bugüne, xDrive, zorlu yol koşullarında maksimum sürüş dinamizmi arayanların tercihi konumunda. Biz de e-otodergi olarak İsviçre'de düzenlenen xDrive Swiss Challenge 2015'e katılarak hem BMW'nin dört tekerlekten çekişli modellerini bir defa daha tecrübe ettik. Burada kısaca xDrive Challenge etkinliğinin içeriğinden bahsedeyim. xDrive Challenge aslında 7 etaplık bir foto-ralli ve her etapta yapılması gereken görevler ve yanıtlanması gereken sorular var. Bu soruların ve görevlerin karşılığında puanlar toplanıyor. Navigasyon kullanılmıyor. Sadece yol notlarıyla gidiliyor ve varılacak yerin adresi notlarda yok. Her etabın başında takımlara iki tane zarf veriliyor. Bu zarflardan bir tanesinde sorular ve yapılması gereken görevler yer alırken, diğerinde de adres ve harita bilgileri yer alıyor. Ancak ikinci zarfın sadece kaybolunduğu zaman açılması gerekli, yoksa zarf açıldığında o etabın puanları iptal oluyor. Görev zarfında neler var diye soracak olursanız mesela otomobili resimde

gözüken heykelin önünde fotoğraflayın, ünlü çikolata markasının fabrikasının girişindeki tabelayı çikolata ile görüntüleyin gibi görevler ve "BMW'nin kurucusu kimdir, 5167 rakamı neyi ifade etmektedir?" gibi soruları içermekteydi. Bunun dışında kızakla kayma, atıcılık, slot-car

“ Etkinlik kapsamında verilen zarflardan bir tanesi görevleri içeriyor. Diğer de kaybolunması halinde açılıyor içinde harita bilgisi ve adres var. ”

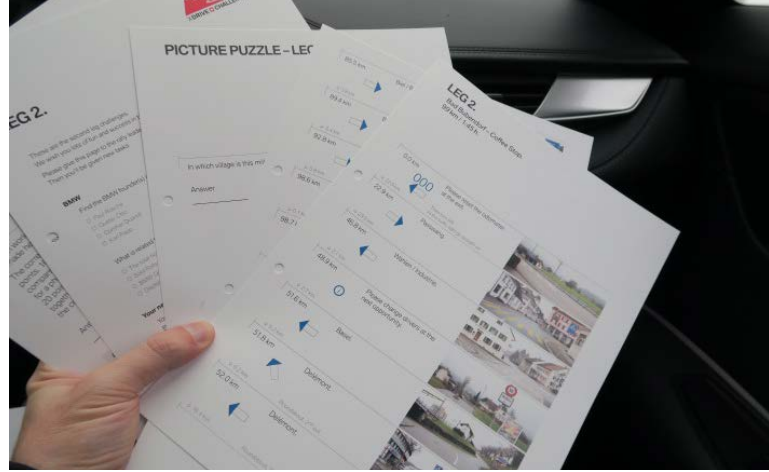




gibi aktivitelere katılıp ekstra puanlar kazanmak da mümkündü. Görevlerin şipşak fotoğraf makinesiyle görüntülenmesi, ayrıca Rübik küp görevi ve navigasyonsuz yol almak, son teknoloji otomobillerde 1980'leri yaşamak gibiydi. 3'üncü etaptan sonra geç kalındığı gerekçesiyle bize yol notu ve görev verilmemesi neticesinde o etabı öncü otomobilin arkasında rahatça geçtik ve ekip arkadaşımınla diğer gelecek görevleri de keyfe keder yapmaya karar verdik. Bence çok da iyi yaptık. Çünkü bu görevleri takip ederken iki kişilik ekibin inanılmaz güzellikteki yolların ve BMW'lerin tadını kaçırdığı da bir gerçek. Bu sayede çok daha stressiz ve rahat yol alarak ilerledik. Organizasyonda BMW i8'in yanı sıra M235i xDrive, 220d xDrive, X3 xDrive30d, 435i xDrive Gran Coupe ve X4 xDrive35d gibi otomobiller kullanıldı.

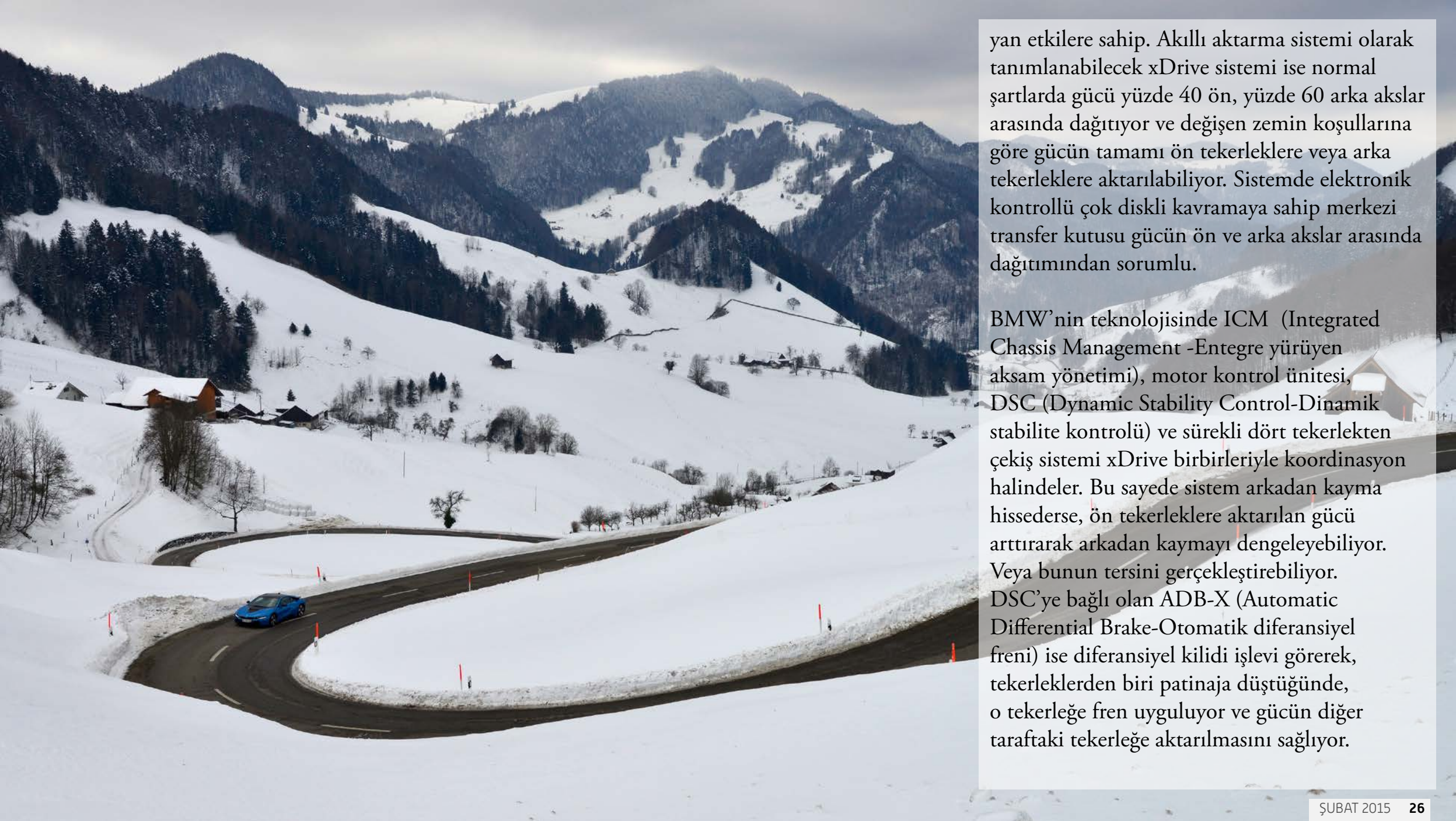
### xDrive ÖZELLİKLERİ

Geleneksel 4x4 sistemli araçlarda güç aktarımı içeriden bir kumanda edilen merkezi diferansiyel kilidi ile ön ve arka tekerlekler arasında yüzde 50-50 oranında dağıtılıyor. Birçok arazi aracında rastlanılan bu aktarma sistemi, arazi kullanımında iyi sonuç verse de; asfalt kullanımında kafadan kayma eğiliminde artış ve mekanik kasılmalar gibi rahatsız edici



“ Bir tür foto-ralli olan bu etkinlikte kağıtta gösterilen heykel, tabela gibi objeleri bulup şipşak kamerayla fotoğraflamak gerekiyor. Yapılan atışlardan da ekstra puanlar almak mümkün. Etkinlik sonunda 4. olsak da, atış istasyonunda 5'te 3 isabet oranıyla grubun en iyi isabet oranını elde ettim. ”





yan etkilere sahip. Akıllı aktarma sistemi olarak tanımlanabilecek xDrive sistemi ise normal şartlarda gücü yüzde 40 ön, yüzde 60 arka akslar arasında dağıtıyor ve değişen zemin koşullarına göre gücün tamamı ön tekerleklere veya arka tekerleklere aktarılabilir. Sistemde elektronik kontrollü çok diskli kavramaya sahip merkezi transfer kutusu gücün ön ve arka akslar arasında dağıtımından sorumlu.

BMW'nin teknolojisinde ICM (Integrated Chassis Management -Entegre yürüyen aksam yönetimi), motor kontrol ünitesi, DSC (Dynamic Stability Control-Dinamik stabilite kontrolü) ve sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive birbirleriyle koordinasyon halindeler. Bu sayede sistem arkadan kayma hissederse, ön tekerleklere aktarılan gücü arttırarak arkadan kaymayı dengeleyebiliyor. Veya bunun tersini gerçekleştirebiliyor. DSC'ye bağlı olan ADB-X (Automatic Differential Brake-Otomatik diferansiyel freni) ise diferansiyel kilidi işlevi görerek, tekerleklerden biri patinaja düştüğünde, o tekerleğe fren uyguluyor ve gücün diğer taraftaki tekerleğe aktarılmasını sağlıyor.



# BMW i8

*Hibrid bir otomobil olan BMW i8, her türlü yol koşulunda kullanılabilecek bir sporcu.*





**X** Drive Swiss Challenge 2015 organizasyonunun en heyecan verici yanı bana göre BMW i8'di. Hele ki bu otomobili asfaltın yanı sıra, karla kaplı dağ yollarında da kullanmak kesinlikle sıra dışı bir deneyimdi. Gövdesi CFRP (Carbon Fiber-Reinforced Plastic -karbon fiber-takviyeli plastik) malzemeden üretilmiş ve 2+2 oturma düzenine sahip bir coupe olan i8, BMW'nin modern ve çevreci spor otomobil vizyonunu gösteriyor. Ne kadar hızlı ve ne kadar az tükettiğini şu değerler açıklamaya yeterli olacaktır: 0-100 km/s hızlanma 4.4 saniye ve fabrika verilerine göre ortalama 2.1 lt/100 km yakıt tüketimi.





Otomobile binmek biraz maharet, biraz da esnek vücut gerektiriyor. Çünkü koltuğa kurulmak için yukarı doğru açılan kapının altından geçtikten sonra geniş ve alçak bir kapı eşiğinden atlamak gerek. İç mekân iki kişi için hayli yeterli. Malzemeler ise doğal veya geri dönüşümlü malzemelerden seçilmiş. Alçak oturma pozisyonu sunan otomobilin eğimli A sütunu dönüşlerde çapraz görüşü biraz kısıtlayabiliyor.

Bu otomobilin tasarımdan daha ilginç olan yönü kuşkusuz ki aktarma sistemi. Otomobilde arkada 3 silindirli, 1.5 litre silindir hacmine sahip, 231 HP güç ve 320 Nm tork üreten benzinli bir motor bulunuyor. Bu motorun ürettiği güç 6 ileri oranlı şanzımanla arka tekerleklere aktarılıyor. Önde ise 131 HP güç ve 250 Nm tork üreten bir elektrik motoru var ve gücü sadece ön tekerleklere aktarılıyor. Ön taraftaki elektrik motoru için 2 oranlı bir şanzıman kullanılmış. Bataryanın kapasitesi ise 7.1 kWh. Otomobil 37 km'lik mesafeyi sadece elektrik enerjisiyle kat edebiliyor ve bu durumda 120 km/s maksimum hıza ulaşıyor. Otomobilin gerçek bir spor otomobil gibi olmadığını düşünmek büyük bir yanılgıya neden olacaktır. Zira BMW i8, performansı kadar, çıkardığı

“ *BMW i8, karlı ve kaygan zeminlerde bile etkileyici tutunmaya sahip.* ”







seslerle de spor bir otomobil olduğunu ispatlıyor. Otomobile adapte olmak çok kolay ve karlı zeminde ilerlerken insanın aklında hiçbir soru işareti bulunmuyor. Bu kadar hızlı bir otomobil olmasına rağmen kaygan zeminde sunduğu kontrol hissi insana güven veriyor. Direksiyon itaatkâr ve güç aktarımı sorunsuz. Sürüş modu tıpkı diğer BMW modellerinde olduğu gibi vites konsolundaki butonla değiştirilebiliyor.

### SONUÇ

BMW i8, modern zamanların ihtiyaçlarına uygun gerçek bir spor otomobil. 181.927 Euro'dan (512.524 TL) başlayan Türkiye fiyatı ortalama bir tüketici için yüksek olsa bile otomobilin sunduğu performansa ve sahip olduğu teknolojiye göre makul.



**BMW i8****Fabrika verileri**

Benzinli motor: .....	1499 cc, 3 silindirli, turbo,
.....	231 HP @ 5500 d/d, 320 Nm @ 3700 d/d
Elektrikli motor:.....	131 HP @ 4800 d/d, 250 Nm
Şanzıman:.....	6 ileri otomatik
Toplam güç: .....	362 HP @ 4000 d/d
Toplam tork: .....	570 Nm
Maksimum hız: .....	250 km/s
0-100 km/s:.....	4.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....	4689 / 1942 / 1298 mm
Bagaj hacmi:.....	154 lt
Tüketim (ortalama): .....	2.1 lt /100 km
Fiyat: .....	181.927 Euro (512.514 TL)

+	..... Performans, aktarma, teknoloji, tüketim, tasarım
-	.....A sütunu çapraz görüşü kısıtlıyor





# MINI Cooper D

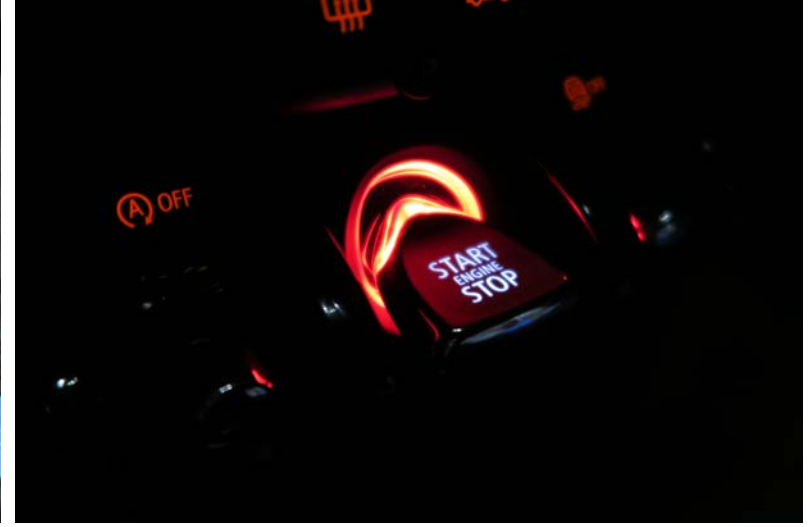
MINI ailesine yeni katılan 5 kapılı gövde tipi; 3 kapılı MINI'yi ufak, Countryman'i de yüksek bulanlar için uygun bir seçenek.







**M**INI'nin en son gövde tipi olan 5 kapılı hatchback versiyon, -mevcut Countryman, Paceman gibi modellerin eskiden devam eden modeller olduğunu düşünürsek- yeni nesil MINI'nin ikinci gövde tipi. Küçük sınıf (B segmenti) premium otomobil olan 5 kapılı MINI, 3 kapılıya göre çok daha kullanışlı. Gerdirilmiş bir MINI olan 5 kapılı MINI'nin 3982 mm'lik uzunluğu 3 kapılı kardeşinden 161 mm daha fazla.



2567 mm'lik dingil mesafesi de 3 kapılıya göre 72 mm daha fazla ve bu artışın tamamı diz mesafesini iyileştirmek için kullanılmış. Bununla beraber baş mesafesi 15 mm, dirsek mesafesi de 61 mm iyileştirilmiş. 278 lt'lik bagaj hacmi 3 kapılı MINI'den 67 lt daha iyi. Arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi yeterli ancak küçük arka kapılar nedeniyle bu bölüme giriş çıkışlar alışıldık 5 kapılı hatchback otomobillerden daha zor. Konsoldaki bazı birimlerin yerleri eski MINI kullanıcılarına değişik gelecektir. Mesela cam kumandaları... Eski MINI'lerde orta konsolda olan cam kumandaları bu otomobilde kapı içinde,

yine orta konsolda bulunan büyük dairesel göstergeler ise artık hız göstergesine ev sahipliği yapmıyor ve bilgi ekranı olarak hizmet veriyor. Bu yuvarlak göstergenin çerçevesi renkli bir aydınlatmaya sahip ve vites kolunun çevresindeki bilezikten sürüş seçimi (Green, Mid, Sport) yapıldığında rengi değişiyor.

MINI'lerin kendilerine has sürüş karakteri olan go-kart hissi bu otomobilde de devam ediyor. Ancak 3 kapılı kardeşi doğal olarak 5 kapılıdan biraz daha kıvrak. Önde McPherson arkada çok kollu süspansiyona sahip otomobil virajlarda iyi bir tutunmaya sahip. Aracın süspansiyonu

“ *Analog hız göstergesi eski MINI'lerden farklı olarak direksiyonun arkasında. Kapı içi cep çok büyük olmasa da yeterli. Kontak butonu şalter tipinde.* ”





“ *MINI’ler her zaman için eğlenceli sürüş vaat eder. Orta konsolda bulunan ekrandaki renkli animasyonlar da otomobilin eğlenceli karakterini tamamlıyor.* ”

eski MINI’lere göre biraz daha konforlu olsa da, ortalama bir küçük sınıf hatchback kullanıcısına hafif sert gelebilir. Bozuk yollarda çok hafif tıkırtılar olması ve otoyol sürüşlerinde ortaya çıkan rüzgâr sesi bu otomobilin olumsuzlukları. 3 silindirli motor BMW Grubu’nun dizel ve benzinli motorlardan oluşan yeni motor ailesinin bir üyesi. Hem dizel, hem de benzinli kanadında motor bloğu da dâhil olmak üzere yüzde 30 civarında ortak parça kullanılması bu motor ailesinin ilginç bir özelliği. Gelelim test

aracımızdaki 1499 cc’lik motora... Bilindiği gibi 3 silindirli motorlar biraz titreşimli çalışma karakterine sahiptir. Ancak bu sorunun üstesinden dengeleyici bir mil sayesinde gelinmiş. Motorun çıkardığı ses de rahatsız edici değil. Sarsıntısız çalışan bir stop/start sistemine sahip, 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş, 116 HP güç ve 270 Nm tork üreten bu motor performans olarak beklentileri rahatça karşılıyor ve bu konuda bir eksikliği yok. Ancak 1750 d/d’de ortaya çıkan maksimum

torkun grafiği kısa bir süre sonra düşmeye başlıyor. Performans verilerini test videosunda görebileceğiniz otomobilin performans testlerini de kapsayan ve 500 km'yi aşan test sürecindeki yakıt tüketimi 6.5 lt/100 km oldu. Açıkçası bu değer beklediğimden biraz yüksek çıktı. Yakıt tüketimi, ekonomik sürüş disiplininin biraz uzaklaştığı anda diğer dizel otomobillere göre daha fazla yükseliş gösteriyor.

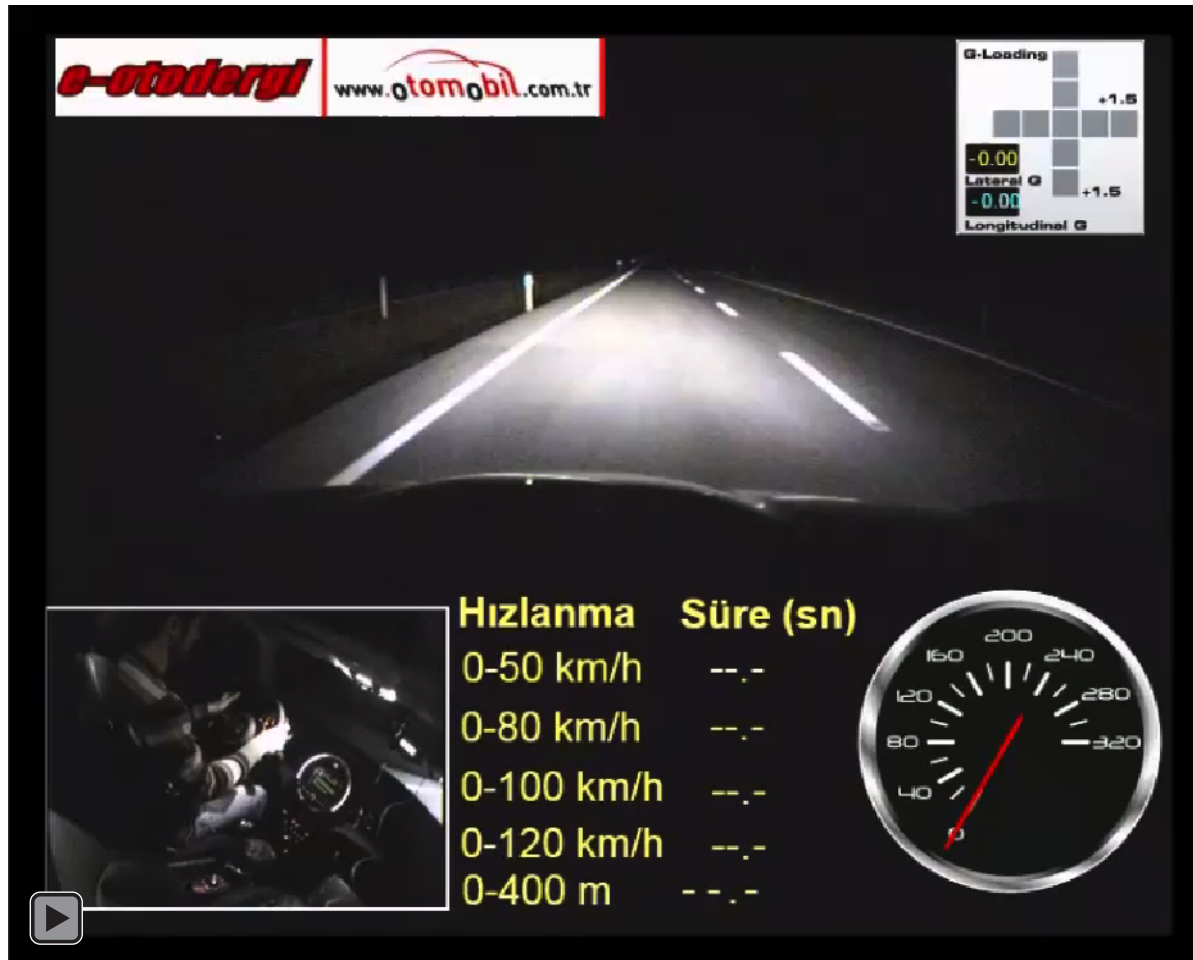
## SONUÇ

MINI'nin büyüklerinden olan bu otomobil MINI tarzına, kullanışlılık eklemeyi başarmış. D segmenti seviyesindeki fiyat ise bu otomobilin en büyük handikabı.





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



**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

# VİDEOLU TEST ÖLÇÜMÜ

## Mini Cooper D 5 kapı

### Fabrika verileri

Motor:.....1496 cc, 3 silindirli, turbodizel  
 Şanzıman:..... 6 ileri otomatik  
 Maksimum güç: .....116 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: .....270 Nm @ 1750 d/d  
 Maksimum hız: .....202 km/s  
 0-100 km/s:..... 9.5 sn  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): .....3982 / 1727 / 1425 mm  
 Bagaj hacmi:.....278-941 lt  
 Tüketim (ş.ıç/ş.dışı/ort.):..... 4.4/ 3.6 / 3.9 lt /100 km  
 Fiyat:..... 33.524 Euro (baz) - 43.272 Euro (test aracı)

### Test verileri

#### Hızlanma

0-50 km/s:..... 3.1 sn  
 0-80 km/s:..... 6.5 sn  
 0-100 km/s:..... 9.75 sn  
 0-120 km/s:..... 14.4 sn  
 0-400 m: ..... 17.05 sn

#### Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):..... 6.1 sn  
 80-120 km/s (D'de):..... 8.4 sn

#### Frenleme

100-0 km/s:..... 43.6 m  
 80-0 km/s:..... 25.8 m  
 50-0 km/s:..... 10.1 m

➕ ..... Direksiyon hissi, yol tutuş, performans, stil  
 ➖ ..... Fiyat, rüzgâr sesi

102 g/km **B**

Not: Test aracında kış lastikleri takılıydı ve hava sıcaklığı 8 derecedi.





# Modern ile gelenekselin savaşı



Ülkemizde üretilen yeni Hyundai i20'nin 1.4 litrelik, benzinli motorlu, otomatik şanzımanlı versiyonunu; bu sınıfın iddialı modellerinden Ford Fiesta 1.0 Ecoboost 100 HP Powershift ile karşı karşıya getirdik.



**G**elenekselciler ile yenilikçiler arasındaki rekabet her alanda olduğu gibi, otomobil dünyasında da söz konusu.

Bu karşılaştırmada yenilikçi kesimi 1.0 litrelik 100 HP gücündeki turbo beslemeli motoru, 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanı ile Ford Fiesta temsil ederken; gelenekçi kesimi de aslında daha yeni bir araç olan, 1.4 litre 100 HP gücündeki atmosferik motoru ve 4 ileri oranlı otomatik şanzımanı ile Hyundai i20 temsil ediyor. Bu noktada Fiesta'nın 1.0 litrelik 140 HP gücündeki motorunun satışa sunulduğunu, i20'nin de bir yıl içinde 1.0 litrelik 120 HP'lik motora kavuşacağını belirtelim.

Karşılaştırmaya konu olan otomobillerden Fiesta 1.0 EcoBoost 100 HP Powershift yalnızca Titanium donanım seviyesi ile 51.395 TL'lik fiyat etiketi ile satılırken, i20 1.4 MPI 100 HP A/T Elite'in fiyatı 51.100 TL olarak açıklanıyor. Vites değiştirmeyi sevmeyen ve daha düşük fiyatlı model arayışında olanlar içinse Trend donanım seviyesindeki Fiesta 1.6





105 HP Powershift 45.355 TL, Jump donanım seviyesindeki i20 1.4 MPI 100 HP A/T 45.100 TL'lik etiketlere sahip.

### BOYUTLAR VE İÇ MEKÂN

Fiesta, i20'den 66 mm daha kısa ve 21 mm daha yüksek. Buna karşılık i20'nin gövdesi de 21 mm daha geniş. Görsel olarak da bu ilk bakışta fark ediliyor ve i20 yere daha yapışık bir görünüm sunuyor. İç mekân olarak i20 biraz daha ferah bir his vermesinin yanı sıra, omuz mesafesi olarak da daha iyi. Arka koltuktaki diz mesafeleri ise benzer. Ancak Fiesta'da kapı içlerinde pet şişe yuvası bulunmazken, i20'de de sadece ön yolcu arkasında eşya cebi var. Bu araçlarla uzun yola da çıkılıyor ve bu gibi donanımlar gerçekten işe yarayan basit çözümler. Yeni i20'nin ön konsolu derli toplu ve kolay anlaşılır bir yapıda. Bununla birlikte kullanışlılığı da Fiesta'ya göre daha iyi ve kolay anlaşılır dokunmatik multimedya ekranı da Fiesta'da olmayan bir özellik.





i20'nin havalandırma ızgaralarını kapatmak için ek bir buton kullanılmamış olması (eskisinde vardı), havalandırmanın yönlendirmesinde ve miktarında hassas ayar yapmayı engelliyor. Şöyle ki, eğer havalandırma fanı birinci kademedeyken, havalandırma kanalından gelen havayı biraz kısmak isterseniz, hava kanalını tam sağa veya sola doğru itmeniz gerekiyor ki, bu da hava akışının yönünü değiştiriyor. Fiesta'da orta konsoldaki havalandırma ızgaralarında bu çok daha kolay yapılabiliyor.







Ufak ama bana göre önemli bir detaysa i20'nin cam açma kumandalarından sadece sürücü tarafında tek dokunuşla açma-kapama özelliğinin olması. Bununla beraber arka camlarda sıkışma önleyici mekanizma da yok! Açıkçası Avrupalı rakipleri ile mücadele etmesi için sıfırdan tasarlanan bir otomobilde böyle basit detayların atlanması beni çok şaşırtıyor. Gerçi Fiesta'da da yan ve perde havayastıkları gibi önemli donanımlar Güvenlik Paketi kapsamında opsiyonel (740 TL) olarak alınırken, i20 Elite'de bunlar standart.

Yola çıkma vakti... Açık söylemek gerekirse i20'nin ön görüş açıları Fiesta'dan biraz daha iyi. Bununla birlikte kumandalar da daha rahat anlaşılır bir yapıda. Arka çapraz görüş ise her iki otomobilde de kötü. Fiesta'nın bu donanım seviyesinde yer alan geri görüş kamerası faydalı bir özellik ve yeni i20'de bu özellik yok. Bu durum beni fazlasıyla şaşırttı. Çünkü Elite donanım seviyesindeki eski i20'de geri görüş kamerası sunuluyordu. Hatta Elite donanım seviyesindeki eski i20'de yer alan otomatik klima yerine artık manuel klima sunulması da şaşırtıcı.

Yani kısaca Elite eskisi kadar elit değil. Fiesta'da otomatik klima olması ona bir avantaj sağlıyor. Daha ilk andan itibaren i20'nin süspansiyon konforu beğenimi topladı. Bununla birlikte akustik konfor da 100 km/s hıza kadar gayet iyi ve i20 sürüş konforu olarak Fiesta'dan önde. İ20'nin direksiyon tepkisi eskisi ile kıyaslanamayacak kadar net, ama Fiesta'nın direksiyonu sürücü ile daha iyi iletişim kuruyor ve daha direkt yönlendirmelere olanak tanıyor. Fiesta'nın yol tutuşu biraz daha iyi ve virajlarda gövdesi biraz daha az salınıma giriyor.





Bu iki otomobilden her ikisi de kâğıt üzerinde aynı güçte. Ama bu güçleri elde etmek için izledikleri yol çok farklı. Fiesta'da yer alan 1.0 litrelik 3 silindirli, turbo beslemeli motor, 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla kombine edilmiş. i20'nin 4 silindirli, 1.4 litrelik motoru ise tork konvertörlü, manuel kullanıma da olanak tanıyan 4 ileri oranlı otomatik şanzımanla birlikte çalışıyor. Eğer 1990'lı yıllarda yaşıyor olsaydık çok noktadan enjeksiyonlu, 16 supaplı motora sahip





ve otomatik şanzımanı manuel kullanım sunan i20'nin ne kadar modern olduğunu konuşuyor olabilirdik. O yıllar için bunlar büyük yeniliklerdi. Ama yıl 2015 ve artık bunlar günümüz dünyasında biraz eski kalıyor. Fiesta'nın şanzımanı da manuel kullanım seçeneğine sahip ama manuel kullanım vites topuzu üstündeki butonlardan yapıldığı için hiç kullanışlı değil. i20'nin şanzımanının en iyi yanı çok konforlu olması. Sürüş sırasında Fiesta'nın daha canlı, gaz pedalına daha çabuk tepki verdiği görülüyor. Test videolarında iki aracın performansını canlı olarak görebilmeniz mümkün. Özellikle 100 km/s civarında i20'nin nefesi kesilmeye başlıyor ve 120 km/s hızlanmada fark daha da büyüyor. Günlük kullanım sırasında daha fazla tecrübe edilen araç hızlanma ölçümlerinde de Fiesta net şekilde öne çıkıyor. Fren testinde ise dört tekerlekte disk fren sunan i20, önde disk-arkada kampana fren kombinasyonuna sahip Fiesta'yı alt ediyor. Yakıt tüketimi konusunda ise 500 km'yi aşan ve test ölçümlerini de kapsayan süreçte Fiesta 7.3 lt/100 km'lik değer yakalarken, yeni i20 8.8 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Yakıt tüketimi konusunda yeni Hyundai i20 beni olumsuz anlamda şaşırttı. Çünkü fabrika verilerine göre eski Hyundai i20 1.4 100 HP

A/T daha az yakıt tüketiyor! Eski i20 1.4 A/T şehiriçinde 8.1 lt/100 km, şehirdışında 4.8 lt/100 km ve ortalama 6.0 lt/100 km yakıt tüketirken; yeni i20 1.4 A/T'de bu değerler sırasıyla 9.2 / 5.3 / 6.7 lt/100 km.

### SONUÇ

Ford Fiesta 1.0 Ecoboost Powershift; yakıt tüketimi, performans ve daha başarılı yol tutuş gibi önemli konularda üstünlük sağladı. i20 1.4 MPI 100 HP A/T, biraz daha ferah iç mekanı, 26 litre daha büyük bagaj hacmi ve fren mesafesinin biraz daha iyi olması gibi

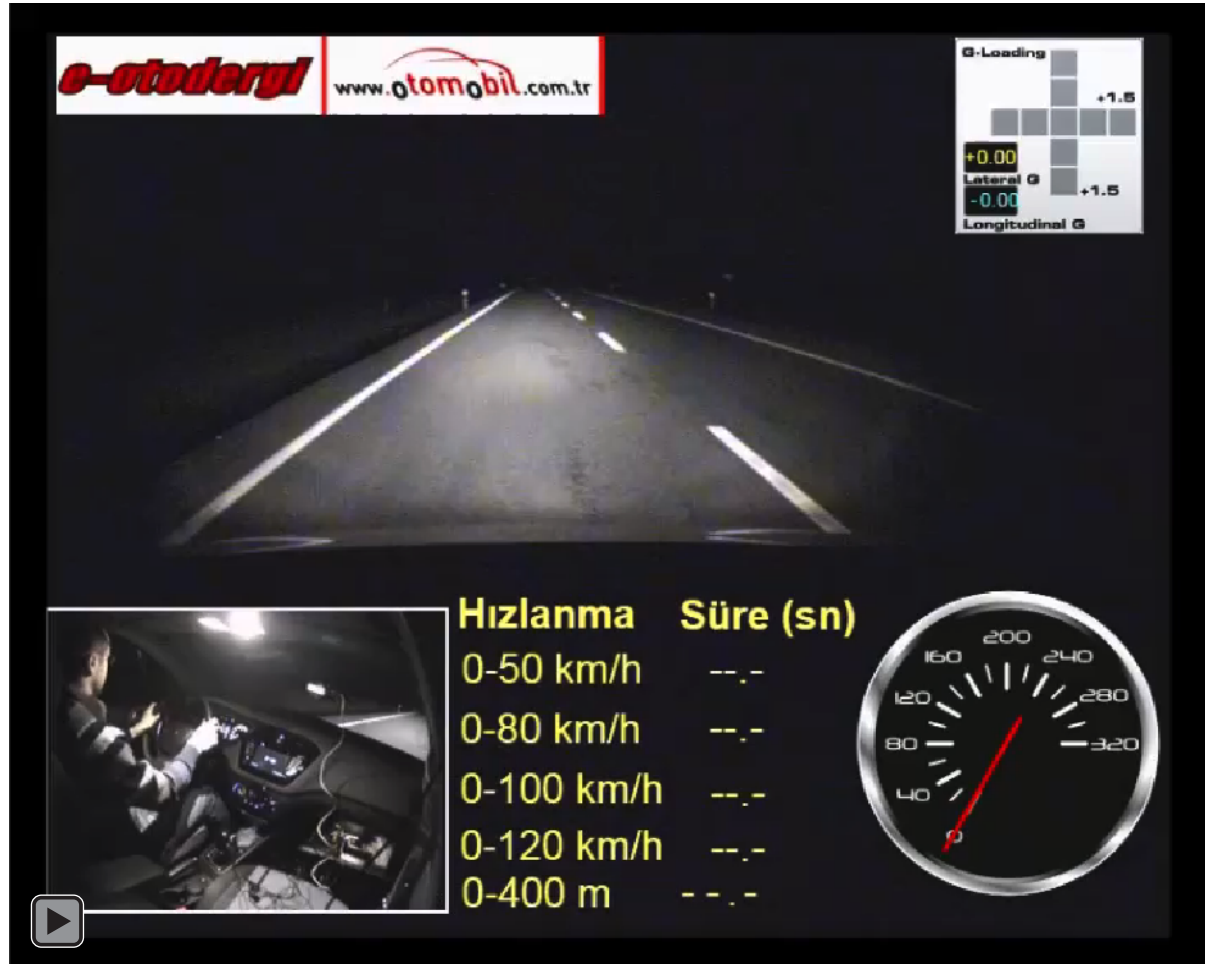
“Rakibinden yaklaşık 2 cm daha alçak olan Hyundai i20 yere daha sağlam basan bir görüntüye sahip olsa da, yol tutuş konusunda Ford Fiesta biraz daha iyi.”



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



avantajlara sahip. Ancak rakiplerine, hatta eski i20'ye göre yüksek tüketim değeri bu otomobilin albenisini ciddi olarak azaltıyor. Bu sonuçların bahsi geçen motor-şanzıman ve donanım seviyesindeki araçlar için geçerli olduğunu, başka motor-şanzıman tiplerinde daha farklı sonuçlar ortaya çıkabileceğini de unutmamak gerek.





## Ford Fiesta 1.0 Ecoboost Powershift Hyundai İ20 1.4 MPI 100 HP Otm.

## Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, turbo	1368 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	6 ileri çift kavramalı	4 ileri otomatik
Maksimum güç:	100 HP @ 6000 d/d	100 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	170 Nm @ 1400-4000 d/d	134 Nm @ 3500 d/d
Maksimum hız:	180 km/s	170 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn	13.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3969 / 1722 / 1495 mm	4035 / 1734 / 1474 mm
Bagaj hacmi:	276 lt	301 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):	6.6 / 3.9 / 4.9 lt /100 km	9.2 / 5.3 / 6.7 lt/100 km
Fiyat:	51.395 TL	51.100 TL

## Test verileri

## Hızlanma

0-50 km/s:	3.6 sn	4.2 sn
0-80 km/s:	7.1 sn	9.15 sn
0-100 km/s:	10.4 sn	13.25 sn
0-120 km/s:	14.85 sn	20.65 sn
0-400 m: 17.5 sn	19.1 sn	

## Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	7.6 sn	8.1 sn
80-120 km/s (D'de):	8.9 sn	12.5 sn

## Frenleme

100-0 km/s:	38.7 m	38.0 m
80-0 km/s:	24.0 m	23.3 m
50-0 km/s:	9.4 m	9.0 m

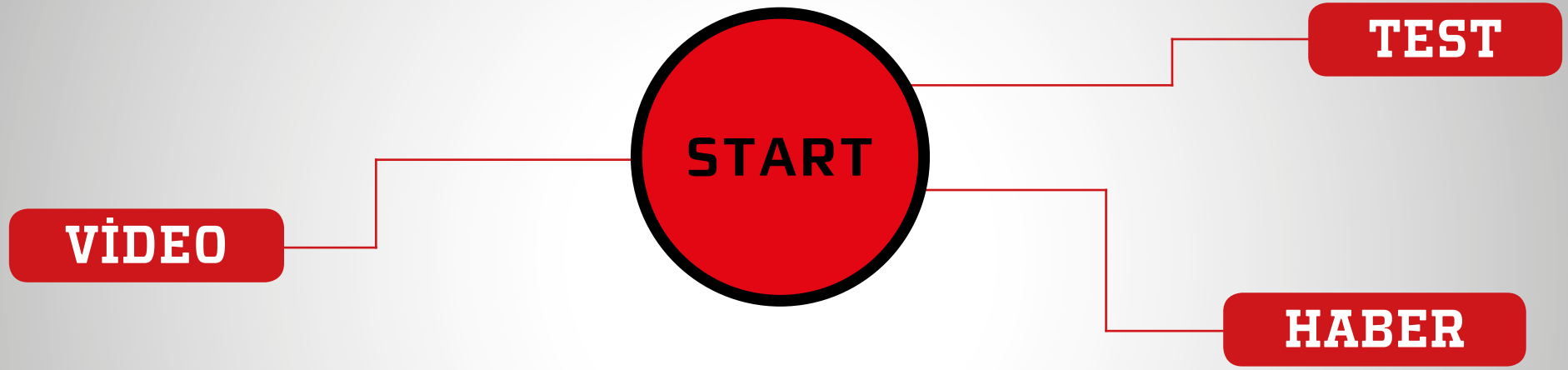
+	Performans, direksiyon hissi	Süspansiyon konforu, iç mekân
-	Arkada daha kısıtlı alan	Performans, tüketim

114 g/km B

155 g/km D



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)



# Volkswagen Passat 2.0 TDI DSG

*Yeni Volkswagen Passat'ın sedan karosere ve 2.0 TDI motora sahip versiyonunu kullandık.*





**I**lk kez geçen yılın Ekim ayında, Sardunya'da düzenlenen uluslararası test sürüşü organizasyonunda kullandığımız ve Otomobil Yayıncılık hesabımızdan YouTube'a yüklediğimiz videosu bugüne kadar 490.000 kez seyredilen sekizinci jenerasyon VW Passat, bu kez İstanbul'da konuğumuz oldu.

## YENİ PLATFORM

Yeni Passat'ın en önemli özelliklerinden biri yeni bir platformda geliştirilmiş olması. VW Grubu'nun yeni MQB adlı platformunda sıfırdan yaratılan otomobil, bu nedenle hem boyut hem de tasarım anlamında yepyeni. Tasarım konusunda ağırbaşlı ve modern çizgilere sahip olan yeni Passat, eskisinden 2 mm daha kısa, 12 mm daha geniş ve 14 mm daha alçak. Bunların yanında, otomobilin dingil mesafesi (2791 mm) eskisinden 79 mm daha uzun. Cab backward adı verilen bir tasarımı bulunan otomobil, eskiye göre daha uzun motor kaputuna sahip ve ön tekerlek, ön tampona 29 mm daha yakın.







Sedan karoserli Passat'ta sunulan 586 litre bagaj hacmi, eskisinden 21 litre daha büyük ve bu da son derece başarılı bir değer. Test aracımızın ağırlığı ise 1501 kg.

### ERGONOMİK İÇ MEKAN

Volkswagen modellerinin iç mekanındaki sadeliği ve kolay kullanımlı kumanda birimlerini seviyorum. Bu durum, sürücü ve yolcuların isteklerine kısa sürede ulaşabilmelerini sağlıyor. Kısacası her şey olması gerektiği yerde ya da bir başka anlatımla en kolay ulaşılabilen yerlere yerleştirilmiş. Yeni direksiyon simidi hem ele iyi oturuyor hem de hızlı tepki veriyor. Ana gösterge paneli dijital bir ekrandan oluşuyor ve hem şık hem de okunaklı. Orta konsolda yer alan büyük, renkli ve dokunmatik ekranın da kullanımı başarılı. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor.



Ön konsolu bir uçtan diğerine kat eden havalandırma kanalı ve onun hemen altındaki ahşap kaplama, hem otomobile daha genişmiş hissi veriyor hem de kalite algısını artırıyor. Ön konsolun ortasındaki analog saatin de iç mekana şıklık kattığını belirteyim. İşçilik konusunda ise pek olumlu konuşamayacağım. Çünkü test aracının sağ A sütunundan gelen tıkırtılar kullanımımız boyunca kulağımızı tırmaladı. Arka koltuk sırasının zeminindeki yüksek şaft tüneli de, otomobilin bir diğer olumsuz özelliği.

Bu yükseklik nedeniyle, üç kişilik arka koltukta ancak iki yetişkin rahat edebiliyor. Diz ve baş mesafeleri ise çok iyi. Dingil mesafesindeki artışın, kabin içi uzunluğu 33 mm arttırdığı belirtiliyor.

### 2.0 TDI MOTOR

Test aracımızda 2.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo dizel motor bulunuyor. 6 ileri çift kavramalı otomatik (DSG) şanzımanla kumanda edilen motor 150 HP güç ve 340

“ *Passat'ın ana göstergeler tablosu tamamen dijital. Kolay okunan ve gözü yormayan bir tasarıma sahip göstergede sürüşle ilgili tüm bilgilere ve navigasyona ulaşmak mümkün.* ”



Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre otomobile 218 km/s maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı 8.7 saniye. Ortalama 4.4 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen otomobilin karbondioksit salımı ise 116 g/km olarak veriliyor. Biz İstanbul'da gerçekleştirdiğimiz test sürüşümüzün ortalamasında 7.8 lt/100 km'lik bir tüketim elde ettik. Bu da fabrika verisinin bir hayli ötesinde. Yeni Passat, kullanım konusunda ise beğenimizi kazandı. Direksiyon tepkileri hızlı ve net, DSG şanzıman da görevini başarıyla yapıyor. Motor ve Start/Stop sistemi gürültülü çalışıyor. Hızlanma ve frenleme ise başarılı. Küçük boyutlu dış dikiz aynaları bu büyüklükte bir araç için küçük kalıyor. Aracın akustik konfor bakımından geliştirildiği söyleniyor, ancak gerek iç mekandaki tıkırtılar, gerek gürültülü motor, gerekse kış aylarında olduğumuz için araçta yer alan kış lastiklerinin gürültüsü nedeniyle bunu anlayamadım.

### BAZ FİYATI 140.800 TL

Kullandığımız motor-şanzıman kombinasyonuna sahip Passat Türkiye'de 140.800 TL baz fiyatla satılıyor (Comfortline). Highline donanımında 155.200 TL'ye çıkan fiyat, opsiyonel donanımlara sahip test aracında







“Yeni Passat’ın bagaj hacmi eskisinden 21 litre daha büyük: 586 litre.

”

ise 173.730 TL’ye ulaşmış durumda. Bu nedenle; bence 1.4 TSI 150 HP veya 1.6 TDI 120 HP motor seçeneklerinde karar kılmak daha doğru bir karar olacaktır.



## Volkswagen Passat 2.0 TDI BMT DSG Highline

### Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik (DSG)
Maksimum güç:	150 HP@ 4000 d/d
Maksimum tork:	340 Nm @ 1750-3000 d/d
Maksimum hız:	218 km/s
0-100 km/s:	8.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4767 / 1832 / 1456 mm
Bagaj hacmi:	586 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.2 / 4.0 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat / Test aracı:	140.800 TL / 173.730 TL

+	Direksiyon, malzeme kalitesi, bagaj hacmi
-	Fiyat, test aracındaki tıktırılar, yüksek şaft tüneli

116 g/km B



# BMW 218i Active Tourer

BMW'nin ilk kompakt MPV modeli 218i Active Tourer'ı İstanbul'da kullandık.







**D**aha önce Fethiye’de düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullandığımız “ilklerin BMW’si” 2 Serisi Active Tourer, bu kez İstanbul’da konuğumuz oldu.

### “İLK”LER

Alman üreticinin sıfırdan ürettiği yepyeni bir model olan 2 Serisi Active Tourer, birçok ilki bünyesinde barındırıyor. Bu ilkleri kısaca sıralamak gerekirse: Bu model; BMW’nin ilk kompakt MPV’si, ilk önden çekişli BMW ve yeni 1.5 litrelik, 3 silindirli motorun kullanıldığı ilk BMW.



## AİLE OTOMOBİLİ

218i Active Tourer, BMW'nin sürücüyü ve sürüş keyfini önde tutan alışılmış otomobillerinin aksine, aileyi öne çıkaran bir model. Tıpkı Mercedes-Benz B Serisi gibi. Bu yüzden bu otomobilin öncelikleri; sürüş keyfinden ziyade, rahat iniş-biniş, yola hakim sürüş pozisyonu, geniş bagaj hacmi, işlevsel iç mekan gibi konular ve BMW'nin bu konularda da başarılı olduğu görülüyor. Otomobilin kapılarını açtığınızda ilk dikkati çeken, geniş açılan kapılar ve yüksek oturma konumlu koltuklar. 603 mm'lik koltuk yüksekliği, geniş ön camla da birleşince yola hakim bir sürüş pozisyonu sağlıyor. Malzeme ve işçilik kalitesi BMW standartlarında. Ön konsolun iki katlı tasarımı da, 2 Serisi Active Tourer'ı diğer BMW modellerinden ayıran özellikler arasında yer alıyor. Biraz i3 modelini anımsatan bu yapının kullanımı kolay. Bu tür otomobillerde önemli bir konu olan eşya gözü ve bardaklık konusunda bir eksiklik bulunmuyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Arka koltukların 13 cm ileri-geri kaydırılabilmesi ve sırtlarının ayrı ayrı yatırılabilmesi işlevselliği arttırıyor. Bu bölgenin zeminden geçen yüksek şaft tüneli ise ayak koyma bölümünü sınırlandırıyor. Arka koltuk sırtları 40/20/40 oranında



yatırılabilirken, ön yolcu koltuk sırtlığının da katlanabilmesi, 240 cm uzunluğundaki yüklerin sorunsuzca taşınmasına olanak sağlıyor. Bagaj, 468-1510 litre arasında hacim sunuyor.

### YENİ MOTOR

Test aracımızda yeni 1.5 litrelik, 3 silindirli (BMW'de ilk kez), 12 supaplı, turbo beslemeli benzinli motor bulunuyor. 6 ileri Steptronic

otomatik şanzımana sahip bu motor, BMW tarihinde ilk kez olmak üzere gücünü ön tekerleklerle aktarıyor. 136 HP güç ve 220 Nm (overboost ile 230 Nm) tork üreten motorun sağladığı maksimum hız 200 km/s, 0-100 km/s hızlanma performansı ise 9.3 saniye. Motor, fabrika verilerine göre ortalama 5.1 lt/100 km yakıt tüketiyor, karbondioksit salımı ise 119 g/km. Biz, test kullanımımız boyunca ortalama





8.0 lt/100 km yakıt tükettik ve bu da fabrika verisinin hayli üzerinde. 3 silindirli olmasına rağmen sarsıntısız çalışan motorun şanzımanla uyumu iyi. Vitesler hızlı ve sarsıntısız biçimde otomatik olarak değiştiriliyor. İstendiğinde vitesleri manuel olarak değiştirmek de mümkün. Direksiyon tepkileri hızlı ve net. Yol tutuş konusunda da başarılı olan otomobil, başta da söylediğimiz gibi, performanslı bir sürüş ve maksimum sürüş keyfi yaşamaktan daha çok, ailesiyle güvenli ve rahat bir yolculuk yapmak isteyenler için geliştirilmiş. Bunu da başarıyor. “Sport”, “Comfort” ve “Eco Pro” modları ise, sürüş stilinize göre seçim yapmanıza olanak sağlıyor.



“ İşlevselliğiyle öne çıkan iç mekanda arka koltuklar ileri-geri kaydırılabilir ve sırtları da ayarlanabilir. Ön yolcu koltuk sırtlığının öne katlanabilmesi de uzun eşya taşınabilmesini sağlıyor. Bagaj hacmi ise 468 litre. ”



**BAZ FİYATI 97.314 TL**

Şimdilik sadece 5 kişilik versiyonu bulunan ama ileride 7 kişilik karoseri de satışa sunulacak olan BMW 218i Active Tourer, son derece rekabetçi bir baz fiyata sahip: 97.314 TL. Standart Türkiye Paketi'nin yanı sıra Luxury Line donanımına ve bazı opsiyonel özelliklere sahip test aracımızın fiyatı ise 156.684 TL'yi buluyor.

**BMW 218i Active Tourer****Fabrika verileri**

Motor:..... 1499 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli  
 Şanzıman:..... 6 ileri otomatik  
 Maksimum güç: ..... 136 HP@ 4500-6000 d/d  
 Maksimum tork:220 Nm (overboost ile 230 Nm) @ 1250-4150 d/d  
 Maksimum hız: .....200 km/s  
 0-100 km/s:..... 9.3 sn  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4342 / 1800 / 1555 mm  
 Bagaj hacmi:..... 468-1510 lt  
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):..... 6.3 / 4.4 / 5.1 lt/100 km  
 Baz fiyat / Test aracı:.....97.314 TL / 156.684 TL

+ ..... Baz fiyat, motor, şanzıman, işlevsellik  
 - ..... Tüketim, yüksek şaft tüneli

119 g/km **B**



# Ford Focus HB 1.6

*125 HP güç üreten 1.6 lt'lik benzinli motora sahip Ford Focus, makul bir performans ve eskisinden daha iyi konfor özellikleri sunuyor.*







Günümüzde birçok insanın aklında “olacaksa sedan olsun, dizel-otomatik” olsun düşüncesi var. Ama “dizel-otomatik”lerin yüksek fiyat farkını ödemek istemeyenler için benzinli, manuel şanzımanlı ve hatchback karoserli versiyonları da göz önünde bulundurmak gerek. Yenilenen Ford Focus HB de 1.6 litrelik 125 HP’lik motoru ve rahat geçişli manuel şanzımanı ile bu sınıfta akla ilk gelen otomobillerden. Geçtiğimiz aylarda 1.6 dizel motorlusunun ilk sürüş izlenimine yer verdiğimiz Focus, dış görünümde enine krom çitalı radyatör ızgarası ile dikkat çekiyor.



Bu ızgara Titanium donanım seviyesine has ve diğer donanım seviyelerinde petek formulu ızgara mevcut. Eskişine göre daha ince farların kullanıldığı otomobilin arka spoyleri ve stop lambalarının da yenilediği gözüküyor. Gelelim iç mekâna... İç mekanda ise işlevsellğe yönelik iyileştirmeler yapılmış. Eskiden olan karmaşık düğme grubu yerine daha kolay anlaşılır kumandalar var. Ayrıca Titanium donanım seviyesinde konsolun en üstünde dokunmatik bir ekran da mevcut. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi ile ilgili sorun yok. Otomobilin ön konsolunda kalite hissi iyi malzemeler kullanılmış. Ancak iç mekândaki işçilik seviyesinde yer yer yetersizlikler göze çarpıyor. Geçen sefer kullandığımız Focus'taki kadar olmasa da bu otomobilde de bazı yerlerde kapı fitillerinde aralıklar vardı. Otomobilin 316 lt'lik bagaj hacmi; VW Golf'ün 380 lt, Opel Astra'nın 370 lt ve Toyota Auris'in 353 lt'lik bagaj hacimleri düşünüldüğünde neredeyse bir alt segment kategorisinde kalıyor.

Benzinli Focus almak isteyenler için ikisi de 125 HP güç üreten 1.0 lt Ecoboost ve 1.6 Ti-VCT olmak üzere iki farklı motor var. Bunlardan 1.0 Ecoboost biraz daha yeni teknoloji ama, aynı donanım seviyesinde otomobilin



“Mavi ibreli gösterge tablosu şık ve rahat okunuyor. Çift bölge otomatik klima Titanium donanım seviyesinde sunulan bir özellik. Sesli komut sistemi kumandası direksiyonun sağında.”



fiyatını yaklaşık 4.000 TL yükseltiyor. Test aracımızdaki 1.6 litrelik, 16 supaplı, değişken supap zamanlamalı benzinli motor 125 HP'lik maksimum gücünü 6000 d/d'de, 159 Nm'lik maksimum torkunu da 4250 d/d'de üretiyor. Bu segmentteki belli başlı rakiplerinden Opel Astra 1.6 lt 115 HP güce, Auris 1.6 lt ise 132 HP güce sahip. Sarsıntısız çalışan Ford motoru, rahat geçişli 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş. Maksimum tork 4000 d/d'de gelmesine

rağmen alt devirlerde de yeterli çekiş var. Ancak rakibi Golf 1.4 TSI 122 HP kadar canlı değil. Tüketim değeri de rakiplerinin ortalarında...

Yani bir Golf 1.4 TSI 122 HP'den biraz daha az, Opel Astra 1.6 115 HP'den ise biraz daha fazla. Önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon sistemine sahip Focus her zaman için başarılı yol tutuşu ve sürüş dinamikleri ile bilinen bir otomobildi. Şimdi ise ön düzen ve





direksiyon sisteminde yapılan geliştirmeler ile bu özellikler biraz daha ilerletilmiş. Otomobilin direksiyonu artık daha kolay yönlendirme sunmasının yanı sıra, süspansiyon sistemi de daha iyi tutunma sağlıyor. ESP ile birlikte görev yapan progresif denge sistemi (ETS-Enhanced Transitional Stability) de, direksiyonun açısı, aracın hızı ve direksiyonun hangi hızda çevrildiği gibi değişkenleri hesaplayarak olası bir riski sürücü algılamadan fark ederek, ESP'yi harekete geçiriyor. Üstelik süspansiyon konforu da eskisinden daha iyi. Akustik konfor da makyajla beraber iyileştirilmiş ve VW Golf'e yakın bir gürültü seviyesi söz konusu. Bunun için motor bölümünde daha fazla yalıtım



malzemesi kullanılırken, camlar ve taban halısı da daha kalın olanlarla değiştirilmiş. Sürüş dinamikleri ile rakiplerinden ayrılan Focus'un diğeri bir fark yaratan yönü ise opsiyonel olarak alınan Tekno Paket ile (kör nokta uyarısı sistemi, şerit takip sistemi, şeritte kalma yardımcısı, aktif şehir içi güvenlik sistemi sürücü dikkat takip sistemi) sürüş güvenliğini yükseltmesi.

“ 316 lt'lik bagaj hacmi bu sınıftaki bir otomobil için küçük. Arka koltuktaki diz ve baş mesafesi ise sınıf standartlarında. ”

## SONUÇ

Focus Hatchback 1.6 125 HP; konforlu ve iyi yol tutan bir otomobil. Bazı yerlerdeki işçilik kusurları ve küçük bagaj hacmi ise rakiplerine karşı zayıf yönleri.

## Ford Focus 1.6 Ti-VCT 125 HP Hatchback

## Fabrika verileri

Motor:	1596 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	125 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	159 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Bagaj hacmi:	316 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4360/1823/1469 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	8.4 / 4.7 / 6.0 lt/100 km
Fiyat:	52.385 TL (Trend X) - 61.660 TL (Titanium)

- + .....Direksiyon tepkileri, yol tutuş, kolaylaştırılan buton yapısı
- .....Bagaj hacmi, işçilik



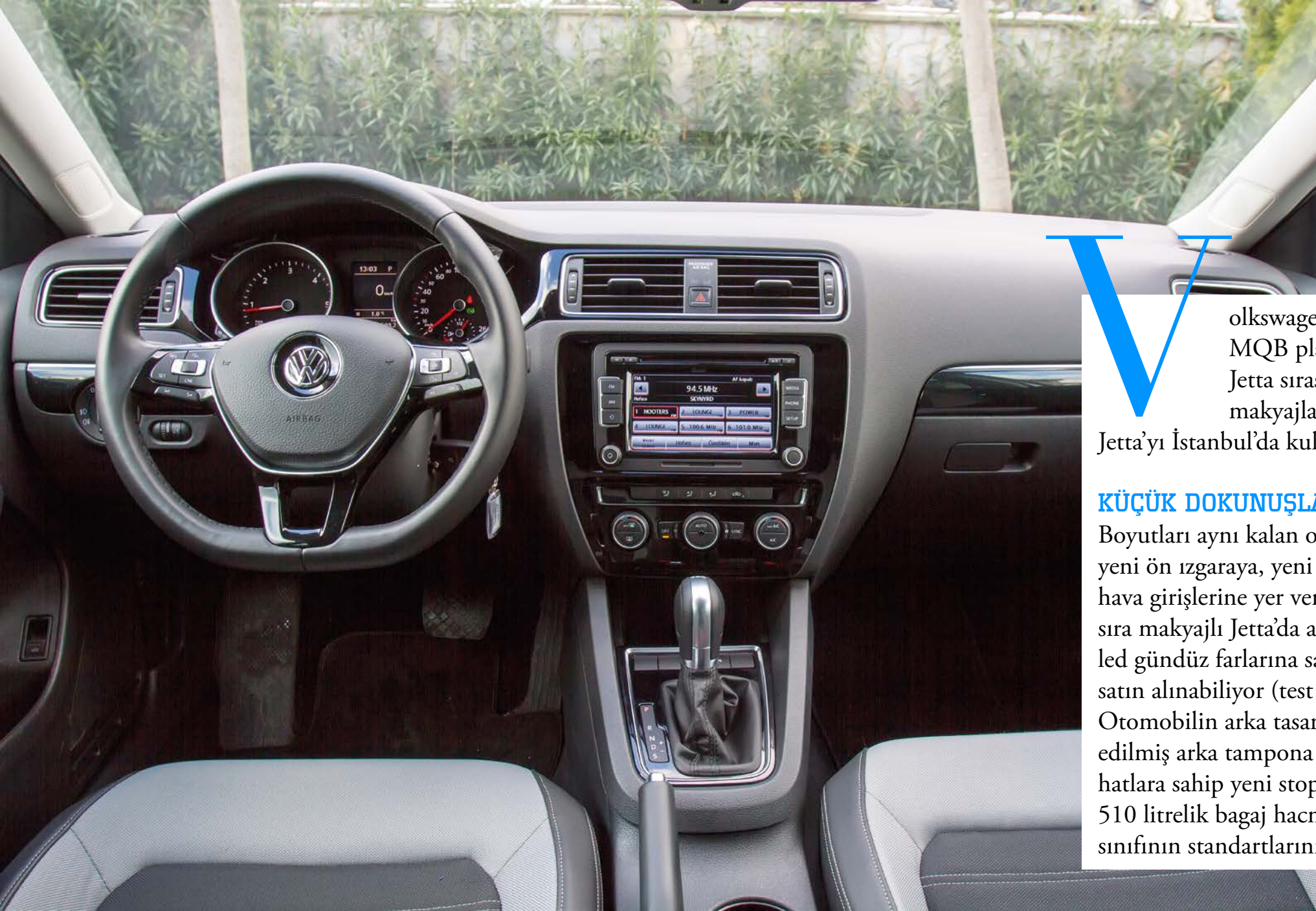


# Volkswagen Jetta 1.6 TDI DSG

*Makyajlı Volkswagen Jetta, daha modern ön ve arka tasarımının yanı sıra eklenen bazı teknolojilerle yeni jenerasyonunu beklemeye başladı.*







Volkswagen'in tüm modelleri yeni MQB platformuna geçiş yaparken, Jetta sırasını bekliyor ve bu sırada makyajlandı. Biz de makyajlı Jetta'yı İstanbul'da kullandık.

### KÜÇÜK DOKUNUŞLAR

Boyutları aynı kalan otomobilin dış tasarımında yeni ön ızgaraya, yeni sis farlarına ve yeni hava girişlerine yer verilmiş. Bunların yanı sıra makyajlı Jetta'da artık opsiyonel olarak led gündüz farlarına sahip çift xenon farlar satın alınabiliyor (test aracımızda mevcut). Otomobilin arka tasarımında ise modernize edilmiş arka tampona ve eskisinden daha keskin hatlara sahip yeni stop lambalarına yer verilmiş. 510 litrelik bagaj hacmi, kompakt sedan sınıfının standartlarını karşılıyor.





## BAŞARILI İÇ MEKAN

Jetta'daki makyaj operasyonu, zaten başarılı olan iç mekanda bazı ufak değişiklikler sağlamış. Bunların arasında yeni direksiyon simidi başta geliyor. Hızlı ve net tepkiler veren direksiyon övgüyü hak ediyor. Kumanda birimlerinin ergonomik yerleştirildiği, gösterge birimlerininse kolay takip edildiği kokpitte piyano siyahı ve krom detaylar, kalite algısını yukarıya taşıyor. Eskisinden daha kaliteli malzemelerin kullanıldığı belirtilen otomobilde malzeme ve işçilik seviyesi başarılı. Kör nokta asistanı, park destek sistemi gibi bazı yeni teknolojiler eklenen Jetta, arka koltukta iki yetişkin için yeterli oturma alanı sunuyor.

Bunun nedeni ise zeminin ortasından geçen yüksek şaft tüneli. Görüş açıları iyi olan otomobil, ses izolasyonu konusunda da başarılı.

## 1.6 TDI MOTOR

Test aracımızda 1.6 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motor bulunuyor. 7 ileri çift kavramalı otomatik (DSG) şanzımanla kumanda edilen motor 105 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre otomobile 190 km/s maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı 11.7 saniye. Ortalama 4.7 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen otomobilin karbondioksit salımı ise 123 g/km olarak veriliyor.

“Makyajlı Jetta'nın sade tasarımlı gösterge birimleri, eskisi gibi rahat okunan bir yapıya sahip. Çift bölge klima Highline donanımıyla geliyor. DSG şanzıman 7 ileri oranlı.”



“ Boyutlarında eskisine göre herhangi bir değişiklik bulunmayan makyajlı Jetta, bireysel kullanıcıların yanı sıra yine filoların gözde otomobili olacak.

”







“ Yeni ön farlar ve arka stop lambaları otomobilin en önemli yenilikleri arasında yer alıyor. Koltuklar rahat, bagaj hacmi 510 litre. ”

Biz İstanbul'da gerçekleştirdiğimiz test sürüşümüzün ortalamasında 6.5 lt/100 km'lik bir tüketim elde ettik. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor. Vites değişimleri hızlı ve net. Yeni direksiyon da övgüyü hak ediyor. Fren mesafesi makul. Tatlı-sert süspansiyon sistemi ise, İstanbul'un kalitesiz, bol çukurlu ve kasıslı asfaltında zaman zaman konforu olumsuz yönde etkiliyor. Yol tutuş ise başarılı.

### BAZ FİYATI 78.300 TL

1.6 TDI motora ve DSG şanzımana sahip VW Jetta Türkiye'de Trendline, Comfortline ve Highline donanımlarıyla satılıyor. Otomobilin baz fiyatı 78.300 TL. Highline donanımında bu fiyat 89.300 TL'ye çıkıyor. Bazı opsiyonel donanımlara sahip test aracımızın fiyatı ise 95.868 TL. DSG şanzıman yerine, 5 ileri manuel şanzımanı tercih edenlerin yukarıdaki fiyatlardan 6900 TL daha az ödeyeceklerini de belirteyim.







## Volkswagen Jetta 1.6 TDI DSG Highline

### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik (DSG)
Maksimum güç:	105 HP@ 4400 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4659 / 1778 / 1482 mm
Bagaj hacmi:	510 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	5.6 / 4.2 / 4.7 lt/100 km
Baz fiyat / Test aracı:	78.300 TL / 95.868 TL

+	Tasarım, direksiyon, motor, şanzıman
-	Fiyat, yüksek şaft tüneli



# Jeep Cherokee 2.0 9atx Limited Dizel

*Jeep Cherokee, yeni nesliyle eskinin sert karakteri yerine, daha metroseksüel bir çizgide.*







**K**

abul etmek lazım ki dünya değişiyor... Market rafları diyet gıdalar, “light” adı altında satılan hafif ürünlerle dolu.

Otomobil dünyasında da durum farklı sayılmaz. Bu akıma kapılan modellerden bir tanesi de Jeep Cherokee. Yurt dışında önden çekişli

versiyonları da bulunan Cherokee, ülkemizde sadece 4x4 aktarmalı olarak ve 2.0 litrelik 170 HP gücündeki Multijet 2 dizel motor ile satılıyor. İtalyan-Amerikan ortak yapımı olarak tanımlayacağımız otomobilin 2.0 litrelik dizel motoru İtalya’da üretilip, ABD’ye gönderiliyor ve araç ABD’de bantlardan iniyor.





Daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz gibi sskisinden 20 mm daha geniş, 131 mm daha uzun ve 163 mm daha alçak olan Cherokee'nin taban yüksekliği ise 157 mm olarak açıklanıyor. İç mekânı şehirli kullanıcı beklentilerine uygun olan otomobilin kalite hissi eskiye göre daha yüksek. Gösterge tablosunun kişiselleştirilebilmesi ilginç bir özellik olarak göze çarpıyor. Bunun dışında kokpitteki diğer dikkat çekici öğeler ise 8.4 inç'lik dokunmatik ekran ve vites konsolundaki Selec-Terrain kumandası. Limited donanım seviyesinde ısıtmalı-soğutmalı ön koltuklar var ve bunların kumandası bu dokunmatik ekrandan yapılıyor. Selec-Terrain ise sırasıyla Auto (otomatik), Snow (kar), Sport ve Sand/Mud (kum/çamur) olmak üzere dört farklı sürüş programına sahip. Bu kumanda üzerindeki sürüş ayarlarının diziliminde Auto'dan sonra Sport konumunun gelmesi daha uygun olurdu. Diz ve baş mesafesi yönünden tatminkâr olan otomobilin iç mekânı kullanışlı eşya gözlerine sahip. Arka koltuk sırası ise 14 cm ileri-geri kayabiliyor. 423 lt'lik bagaj hacmi fazla büyük olmasa da yeterli.



Otomobilde bulunan start-stop teknolojili, 2.0 litrelik 170 HP güç ve 350 Nm tork üreten turbo dizel motor 9 ileri oranlı otomatik şanzımana sahip. Vites geçişleri sarsıntısız ama hızlı değil. Hatta vites değişim hızı ise Sport konumunda bile BMW X3'ün 8 ileri oranlı şanzımanından daha yavaş. Şanzıman ile ilginç bir nokta ise manuel kullanımda ortaya çıkıyor. Manuel kullanımda vitesler büyütülüp küçültülmeye çalışıldığında, motor devri ve araç hızı, vites değişimine müsaade etmeyecek durumda olsa bile gösterge tablosunda vitesler değiştirilmiş gibi gözüküyor. 2.0 litrelik motorun performansı 1953 kg'lık ağırlık düşünüldüğünde gayet yeterli. Ancak gaza ilk basma anında biraz ağırkanlı davranabiliyor. Süspansiyonu konforlu olan otomobil, virajlarda hafifçe yana yatsa da stabilite kontrol sistemi ve devrilme önleyici gibi sürüş destek sistemleri sayesinde güvenli. Bu arada araçta kör nokta uyarısı, şerit takip uyarısı, arka engel algılama sistemi gibi özellikler de mevcut. Bunlardan en ilginç olanı arka engel algılama sistemi olarak tanımlanabilecek sistemde geri geri giderken eğer arka taraftaki bir engeli fark etmezseniz otomobil otomatik olarak fren yaparak kaza riskini azaltıyor.



“Aydınlatma grubu kumandaları direksiyonun sol tarafında olan otomobilin dokunmatik ekranından koltuk ısıtma-soğutmasını ve daha birçok özelliği çalıştırabilmek mümkün. Selec-Terrain ile farklı sürüş programları seçilebiliyor.”



“Asfaltta eskisinden daha konforlu olan Cherokee,  
arazide eski nesle göre geride kalıyor.”

Jeep Active Drive I dört tekerlekten çekiş sistemine sahip otomobil normalde önden çekişli olarak yol alıyor. Zor şartlarda saniyenin 27’de biri kadar bir zaman diliminde gücü yüzde 99’a kadar tek tekere aktarabilen bu sistem asfalt ve ortalama arazi kullanımı için yeterli. Markanın çıkış yeri olan “arazi” içinse özel sipariş ile getirilecek 3.2 litre 272 HP’lık Trailhawk modelinde yer alan Active Drive II adlı arka kilitli diferansiyelli, iki hızlı transfer







kutusunda sahip (4WD Low) versiyonu da mevcut. McPherson tipi ön süspansiyon sistemi 17 cm artikülasyona, çok kollu arka süspansiyon ise 19 cm artikülasyona sahip bu otomobili hafif arazi şartlarında kullandım ve aktarma sistemini yeterli buldum. 18.2 derecelik yaklaşma açısı, 24 derecelik uzaklaşma açısı ve 18.4 derecelik tepe açısı ortalama değerler.



## SONUÇ

Jeep Cherokee, Limited versiyonunda çok uzun bir donanım listesine sahip. 2.0 litrelik dizel motoru ve otomatik şanzımanı ile şehir hayatına uyumlu olan otomobil, 4x4 sistemi de düşünülürse iyi bir fiyat-fayda ilişkisine sahip.

## Jeep Cherokee 2.0 9atx Limited Dizel

## Fabrika verileri

Motor:	1956 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	9 ileri otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s:	10.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4624/1859/1670 mm
Bagaj hacmi:	423-1190 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	7.1 / 5.1 / 5.8 lt /100 km
Fiyat:	159.615 TL + 2420 TL (Longitude) / 177.970 TL (Limited) + 2420 TL

+	Güvenlik teknolojileri, artan konfor
-	Eskiye göre azalan arazi yeteneği





# Opel Meriva 1.6 CDTi

*Makyajlı Opel Meriva, 1.6 CDTi dizel motor ve 6 ileri manuel şanzımana sahip versiyonuyla sayfalarımıza konuk oldu.*







**A** lman üretici Opel'i küçük sınıfta temsil eden MPV modeli Meriva, ilk kez 2003 yılında yollara çıkmış, 2010'da ikinci jenerasyonuna kavuşmuş, 2014'te ise makyajlanmıştı. Şubat 2014 sayımızda Roma'daki ilk sürüşümüzde elde ettiğimiz izlenimi yayınladığımız Meriva 1.6 CDTi modelini bu kez İstanbul'da kullandık.

### NELER DEĞİŞTİ?

Opel yetkilileri, makyajın üç önceliğinin tasarım, multimedya ve motor olarak açıkladılar. Bunlardan ilk ikisi için yapılanları bu paragrafta anlatayım, motora diğer paragrafta değineceğim: Makyajlı Meriva'da yeni ön ızgara, çerçevesiz sis farları, gündüz farları, halojen adaptif farlar, yeni stop lambaları, iki yeni renk (sarı ve yeşil) ve dört yeni kabin seçeneği bulunuyor.





Ayrıca Meriva'ya geri görüş kamerası, 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranlı IntelliLink multimedya sistemi, opsiyonel DAB+ ses sistemi eklendi. Otomobilin beğenilen özellikleri olan yüksek oturma pozisyonu, AGR sertifikalı konforlu koltuklar, FlexSpace (kolay ve işlevsel koltuk kombinasyonları sistemi), FlexDoors (terse doğru 84 derece açıyla açılan arka kapılar), FlexRail (Orta kol dayamanının ileri-geri kaydırılabilmesi) ve 31 eşya gözü ise aynen korunmuş.



## 1.6 DİZELE KAVUŞTU

Meriva, makyajla birlikte 1.6 litrelik dizel motor sunmaya başladı. Bu da uzun bir süre 1.3 ve 1.7 litrelik dizel motorlarla idare etmeye çalışan marka için önemli bir atılım. 136 HP güç ve 320 Nm tork üreten yeni motor, şimdilik sadece 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Start/Stop sistemi standart donanımda bulunuyor. Vites kolunun konumu iyi ve geçişler rahat. Maksimum torkun 2000 d/d'den itibaren alınması olumlu bir özellik. 1443 kg boş ağırlığa sahip olan otomobilin performansı başarılı: Maksimum hız 197 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 9.9 saniye. Fabrika verilerine göre ortalama tüketim 4.3 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 114 g/km.

“ Meriva’nın en önemli özelliği geriye doğru açılan arka kapıları. Yandan çarpmalarda güvenlik testlerinden başarıyla çıkan kapıların açılma şekli ve 84 derece açılması, özellikle çocuklu aileler için güzel bir özellik. ”





**BAZ FİYATI 69.705 TL**

Makyajlı Opel Meriva ülkemizde Active ve Cosmo adlı donanımlarla satılıyor. Baz fiyatı 69.705 TL olan otomobil, Cosmo donanımında 75.420 TL'lik etikete sahip. Öte yandan; opsiyonel donanımlar olan panoramik cam tavan 2250 TL, sürüşe duyarlı ön farlar (AFL) 1323 TL, geri görüş kamerası + CD600 multimedya sistemi 1700 TL, geri görüş kamerası + NAVI650 multimedya sistemi ise 3000 TL fiyatla satılıyor.

**Opel Meriva 1.6 CDTi****Fabrika verileri**

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	136 HP@ 3500-4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	197 km/s
0-100 km/s:	9.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4300 / 1812 / 1615 mm
Bagaj hacmi:	400-1500 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	5.0 / 3.9 / 4.3 lt/100 km
Fiyat (Active / Cosmo):	69.705 TL / 75.420 TL

+	Performans, tüketim, işlevsellik
-	Otomatik şanzıman seçeneği yok





## e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımını, sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve aynı şirkete ait olan haber portalı [www.otomobil.com.tr](http://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](http://www.e-otodergi.com) ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) ve [www.testyilligi.com](http://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](http://www.e-otodergi.com) ve [www.testyilligi.com](http://www.testyilligi.com) adresleriyle başlayan linklerden indiriniz. Ayrıca iPad App Store'daki e-otodergi uygulamasını da indirebilirsiniz.

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

Önemle duyurulur.

**Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.**



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



***e-otodergi***