

W W W .

e-otodergisi.com

TEMMUZ - AĞUSTOS 2015

SAYI:84

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK VE TEK!
VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

7

YAŞINDAYIZ

■ HR-V ■ 116d ■ FABIA ■ i8 ■ MOKKA ■ i30 HB ■ LEON FR ACT ■ CARAVELLE ■ A SERİSİ ■ TALISMAN ■ A4

Buralar dutluktu

Ortağım Tarık Akagün'le birlikte, bundan yedi yıl önce Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi'yi yayınlamaya başladık. Temmuz 2008'de, dünyada bile dijital dergi sayısı bir elin parmaklarını geçmiyordu. Akıllı telefonlar daha emekleme aşamasındaydı. Şu an e-otodergi'nin en keyifle okunduğu platform olan tablet bilgisayar mı? Öyle bir şey yoktu ki! Yani kısacası "buralar dutluktu". Biz de o dutlukta bir maceraya atıldık ve yayınımızı anlatmak bile aylar sürdü. "Neden?" dersanız, otomotiv sektöründe çalışıp, bu işin uzman medyası olan geleneksel basılı otomobil dergilerini bile okumayan sektör yetkilileri, bir derginin dijital olarak yayınlanmasını zor idrak edebildiler. Sektörde bu kişilerden hala çok var: Aracını kapak yaptığımızı bilmeyen müdür, e-otodergi'nin yanı sıra otomobil.com.tr diye hem adıyla hem okuyucu kitlesiyle güçlü bir haber portalımızın da olduğunu bilmeyen kurumsal iletişimci, YouTube kanalımızdaki videoların her birinin onbinlerce kişi (bazıları yüzbinlerce kişi) tarafından seyredildiğini bilmeyen halkla ilişkiler yetkilisi... Yani bir nevi buralar hala dutluk.

İşini hakkıyla yapan, sektördeki yayınları takip eden, olumlu-olumsuz eleştiren, gücü dahilinde destekleyen elbette var. Ama maalesef e-otodergi; otomobil, akaryakıt, lastik vb. alanlarda faaliyet gösteren toplam 100'e yakın büyük markanın sadece 10 tanesiyle dönüyor.

İsterseniz, yayın öncesinde her markayla iletişimini yapmış olduğumuz bu 7'nci yaş özel sayısındaki ilanları bir sayın ya da ben söyleyeyim: 2 adet. Başka sözüm yok sayın okuyucularımız.

Çarpışmayan otomobiller

Dünyadaki birçok şeyin değiştiği muhakkak... Örneğin değişen ve gelişen güvenlik teknolojileri sayesinde artık neredeyse kaza yapmayacak, çarpışmayacak otomobiller üretilebiliyor. Bu da sürücülerin otomobillere daha fazla güvenip sürüş alışkanlıklarını değiştirmelerine neden olabiliyor. Değişen tek şey otomobiller ve sürücülerin kullanım tarzları değil, eğlence anlayışı da değişiyor. Temmuz ayı içinde haber sitelerinde okuduğum bir haber aklıma bunu getirdi. Trabzon'daki bir lunaparkta çarpışan arabalara binen dört genç arasında çıkan "arabama neden çarpıyorsun" tartışmasının ardından çıkan arbede karakolda son bulmuş. Herhalde gençler çarpışma önleme sistemli çarpışan veya çarpışmayan araba beklentisindeydiler. Bununla birlikte geçen Ramazan Bayramı ile birlikte yollarımız yine "çarpışan araba" pistine döndü ve onlarca insanımız yollarda hayatını kaybetti. Keşke çarpışma kotamızı sadece lunaparkta doldurabilsek!

e-otodergi, bu sayı ile birlikte 7'nci yaşını doldurmuş bulunuyor. Başta okurlarımız olmak üzere bu süre zarfında bize destek olan, görüş bildiren herkese teşekkürler.

Eylül sayısında görüşmek üzere...





HABERLER

06 e-otodergi 7 yaşında

07 Volkswagen Transporter

08 Toyota Auris

11 Renault Talisman

13 Audi A4

15 Mercedes-Benz Simülasyon Merkezi

17 Mercedes-Benz A Serisi

20 Lüks otomobil satışları

21 Haziran 2015 otomobil satışları

İLK SÜRÜŞLER

29 Honda HR-V 1.6 i-DTEC

VİDEOLU TESTLER

37 BMW 116d Otomatik

45 Skoda Fabia 1.2 TSI DSG

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

53 BMW i8

62 Opel Mokka 1.6 CDTi Otomatik

67 Hyundai i30 HB 1.6 GDI DCT

73 Seat Leon FR 1.4 TSI ACT DSG

79 Volkswagen Caravelle 2.0 TDI 8+1

e-otodergi

TEMMUZ - AĞUSTOS 2015 - SAYI 84

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



e-otodergi

**ios ve android
uygulamalarımız
nasıl çalışıyor?**



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.

e-otodergi 7 yaşımda

Türkiye'nin ilk dijital otomobil dergisi olarak ilk sayısını Temmuz 2008'de yayınladığımız e-otodergi 7 yaşımda. Daha dünyada tablet bilgisayarların bile bulunmadığı, telefonların bu kadar akıllı olmadığı bir dönemde, sektör yetkililerinin ve reklam ajansı çalışanlarının bile anlam veremediği bir platformda, yani dijital dünyada yepyeni bir ürün yaratmış, adına da elektronik otomobil dergisi anlamına gelen e-otodergi demiştik. 7 yıl sonra dünyaya baktığımızda, o gün ne kadar ileri görüşlü olduğumuza kendimiz bile şaşıyoruz. Ama Türkiye'de kaliteli dijital yayınlara hala hak ettikleri değerin verilmediği de bir gerçek. Sizlere; günümüzde netten, cepten ve tablettten ücretsiz olarak indirebildiğiniz e-otodergi'nin daha nice yeni sayılarını sunmayı diliyor, bu yolda yanımızda olan herkese teşekkür ediyoruz.



Yeni Caddy. Bildiklerinizin çok ötesinde.



www.vw.com.tr

Sınıfında standartları belirleyen Caddy, şimdi tüm bildiklerinizi unutturmaya geliyor. Teknolojik yenilikleriyle sürüş keyfinizi katlayan, özgün tasarımıyla bakışları üzerine çeken Yeni Caddy, Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.

Volkswagen Caddy. Keyfini süren bilir.



f facebook.com/vwticariarac

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

DANIŞMA HATTI: (0216) 266 54 98

Volkswagen Finans | vdf

Volkswagen'in tercihi | Castrol

Resimdeki aracın görüntüsü satışa sunulan modellerimizden farklılık gösterebilir.

Yeni Transporter Türkiye'de

Volkswagen Ticari Araç, altıncı nesil yeni VW Transporter 2015'i 57.760 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sundu. Klasikleşen Transporter tasarımının daha keskin ve daha dinamik olduğu yeni Transporter, yeni güvenlik donanımları, yenilenen radyo ve müzik sistemiyle dikkat çekiyor. Transporter'ın altıncı neslinde ön tasarım tamamen yenilenmiş. Yeni farlar, ön ızgara ve ön tampon ile arka kısımda keskinleşen hatları, yeni Volkswagen DNA'sını yansıtıyor. Modern şekilde tasarlanmış çizgiler, bombeler ve kenarlar önden arkaya doğru kesintisiz bir şekilde uzanıyor. Gövdenin tamamı sanki yekpare bir bloktan işlenmiş gibi tek bir parça olarak görünüyor. Ön kısımda belirginleşen çizgiler daha keskin ve dinamik bir görünüm sağlıyor. Yan aynaların daha alçak konumlandırıldığı araçta, önceki nesilde yuvarlak olan sis farları, yeni modelde dikdörtgen biçiminde köşeli tasarıma sahip. Daha önce farların başladığı seviyeye kadar uzanan alt ızgara, yeni modelde tüm tampon boyunca uzanırken araca daha dinamik ve güçlü bir görünüm katıyor.



Yeni Transporter. Tüm zamanların en iyisi.



Zamanın ötesinde tasarımı, zor yolculukları unutturan konforu ve benzersiz üstünlükleriyle bugüne kadar üretilmiş en iyi Transporter. Volkswagen Yetkili Satıcılarına gelin, Yeni Transporter'ı keşfedin.

Volkswagen Transporter.
Biz daha iyisini yapana kadar en iyisi bu.

 facebook.com/vwticariarac



Ticari Araç

Trafik Hayatır | Doğuş Otomotiv

DANIŞMA HATTI: 0216 266 54 98

Volkswagen Finans



Volkswagen'in tercihi



Resimdeki aracın görüntüsü satışa sunulan modellerimizden farklılık gösterebilir.



Makyajlı Auris fiyatları açıklandı

Makyajlanarak yeni yüze kavuşan Toyota Auris'in Türkiye satış fiyatları belli oldu. C segmenti olarak da bilinen kompakt sınıf bir otomobil olan Auris'in station ve 5 kapılı hatchback olmak üzere iki karoser seçeneği bulunuyor. Motor seçenekleri ise 1.33 litre Dual VVT-i benzinli 99 HP, 1.6 litre Valvematic benzinli 132 HP ve 1.4 litre D-4D turbo dizel 90 HP olmak üzere 3 tane. 1.4 D-4D dizel motorun 90 HP'lik gücü ve 205 Nm'lik torku eskisi aynı, ancak maksimum tork devri 1800 d/d yerine 1400 d/d. Yeni yüzü Toyota Auris'in giriş seviyesini 50.950 TL'lik fiyatı ile 1.33 Life oluşturuyor. Station karoserli Auris Touring Sports'un başlangıç seviyesinde ise 72.800 TL'lik etikete sahip 1.6 Advance Multidrive S var.



CIVIC

+ ALIRKEN DE + SATARKEN DE +

Elegance ve Executive versiyonlarında;
**Sunroof, Koltuk Isıtma,
Xenon Far STANDART!**



Kredi Tutarı	Aylık Kredi Faiz Oranı	Kredi Vadesi	Aylık Taksit Tutarı	Dosya Ücreti	Sigorta Ücreti	Aylık Maliyet Oranı	Yıllık Maliyet Oranı
30.000 TL	%0,78	18	1.819 TL	150 TL	110 TL	%1,03	%12,37

2.250 TL
değerinde
navigasyon
hediye!**

%0,78
faiz oranı***

Temmuz ayı
boyunca
1.500 TL
takas desteği****

**Şimdi al
Şubat
2016'da
öde!**

Hediye edilecek navigasyon; CYCLONE 8" RRW1500'dür. *%0,78 aylık kredi faiz oranı, sadece Koç Finans'tan kullanılacak kredilerde geçerlidir. ****Takasa verilecek aracı; eksper, fiyat belirlemesi, aracın takasa alınıp alınmayacağı kararı tamamen Honda Yetkili Satıcısı'na aittir.



GLE Coupe Türkiye'de

Mercedes-Benz GLE Coupe Türkiye fiyatlarının 470.200 TL'den başladığı açıklandı. BMW X6'nın en güçlü rakibi olarak yollara çıkan Mercedes-Benz GLE Coupe'nin Türkiye fiyatlarının neredeyse BMW X6 ile aynı olması dikkatlerden kaçmıyor. BMW X6 xDrive 30d'nin fiyatı 471.848 TL iken, Mercedes-Benz GLE 350 d Coupe Style versiyonunun fiyatı ise 470.200 TL. Mercedes-Benz GLE 350 d Coupe AMG'nin fiyatı 521.000 TL iken, Mercedes-AMG GLE 63 Coupe 826.000 TL, Mercedes-AMG GLE 63 S Coupe ise 887.000 TL'lik etikete sahip.



Yeni Caddy'nin fiyatı açıklandı

Yeni Volkswagen Caddy'nin Türkiye baz fiyatı 49.840 TL olarak açıklandı. Hatırlanacağı gibi Caddy 2015 modelinin Avrupa tanıtımı İstanbul Autoshow'da gerçekleştirilmişti. Pazara sunulduğu tarihten bu yana dünya genelinde yaklaşık 1,5 milyon adetlik bir satış rakamına ulaşan Volkswagen Caddy'nin dördüncü neslini temsil eden 2015 Caddy, Türkiye'de 1.6 litre silindir hacminde, 4 silindirli, 102 HP'lik TDI turbo dizel motora sahip. Caddy, 7 ileri DSG ve 5 ileri manuel olmak üzere iki farklı şanzıman seçeneğiyle, Trendline ve Comfortline olmak üzere de iki farklı donanım seviyesinde satın alınabiliyor.

Opel'den yeni motor

Opel'in yeni motor ailesinin en yeni üyesi olan 1.4 litrelik doğrudan enjeksiyonlu 4 silindirli turbo şarjlı motorun tamamı alüminyumdan imal edilmiş. 1.4 Ecotec motor, 125 HP ve 150 HP olmak üzere iki farklı güç seçeneği sunacak. İlk kez 2015 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yeni Opel Astra 2016 modelinde gösterilecek olan yeni motor, 1.6 litrelik benzinli motorun yerini alacak Yeni Astra'nın motor portföyünde öne çıkan 1.4 litrelik yeni motor, 150 HP güç ve 2000-3500 d/d aralığında 245 Nm tork üretiyor. İlk etapta sadece 6 ileri manuel şanzımanla sunulacak motor, 4.9 lt/100 km tüketim ve 114 g/km salıma sahip.





GT Academy finalistleri belirlendi

Sanal dünyada Gran Turismo 6 oyuncularına gerçek birer yarış pilotu olma kapısını aralayan Nissan GT Academy 2015 Türkiye finalleri İstanbul'da gerçekleştirildi. En iyi 6 finalist efsane yarış pisti Silverstone'a gidiyor. Profesyonel bir yarışçı olabilme hayali taşıyan oyuncular, Sony PlayStation 3 üzerinden Grand Turismo 6 oyunuyla en hızlı tur zamanını gerçekleştirmek için kıyasıya mücadele ettiler. Türkiye'yi temsil etmeye hak kazanan isimler şöyle: Hüseyin Dağlı, Volkan Kurdoğlu, Ege Topaloğlu, Utku Bosut, Çağdaş Gülşen, Fatih Demircan.

Alfa Romeo Giulia 2015 hazır

Alfa Romeo'nun yeni sedanı Giulia, 24 Haziran 2015'de İtalya'da düzenlenen bir basın toplantısı ile tanıtıldı. Giulia, Alfa Romeo'nun son dönemdeki yükselişinin somut bir göstergesi konumunda ve yırtıcı hatlara sahip bu otomobil markanın yeni arması ile dikkat çekiyor. Arkadan itişli veya dört çeker aktarmalı versiyonları bulunacak Alfa Romeo Giulia'nın en üst seviyesindeki modeli ise, Ferrari teknolojilerini barındıran, 510 HP'lik 6 silindirli motora sahip Quadrifoglio. 3 kg/HP'den daha iyi ağırlık-güç dengesine sahip bu versiyonun 0-100 km/s hızlanması ile 3.9 saniye olarak açıklanıyor. Otomobilin daha güçsüz benzinli ve dizel versiyonları da olacak ancak kapsamlı teknik özellikler ve bilgiler haber yayına hazırladığında açıklanmamıştı.



Partner Tepee ve Van bayilerde

Makyajlı Peugeot Partner Tepee ve Partner Van 2015 modelleri 52.000 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. Yenilenen Partner Tepee'nin yeni ön yüzünde markanın diğer modelleriyle uyumlu yeni ızgara tasarımı dikkat çekiyor. Çerçevesi yeniden tasarlanan farların arasında uzayan yeni panjur, ortasında Peugeot aslan logosunu taşıyor. Yeni ızgaranın yanı sıra tampon ve far tasarımıyla da farklılaşan Tepee, artık tamponun her iki ucunda daha aşağıda konumlanan gündüz sürüş farlarına sahip. Partner 2015'in 6 milyon kilometreden fazla sürüş testine tabi tutulduğu belirtiliyor.

Renault'dan yeni sedan model



Renault'nun daha önce Laguna ve Latitude gibi pek de başarılı satış rakamlarına ulaşamayan modelleriyle yer aldığı D segmentinde konumlanan yepyeni sedan otomobili Renault Talisman 2016 modelinin stil ile sürüş keyfini bir araya getirdiği iddia ediliyor. Renault Talisman 2016 için marka tarafından ortaya konulan diğer iddia ve özellikler ise şöyle sıralanıyor: Renault tasarım kodlarını taşıyan gösterişli, zarif hatlara sahip tasarım; sınıfının en iyileri arasında yer alan ön ve arka yolcu alanı; sınıfında en yüksek seviyede özelliklere sahip koltuklar; kabin alanı ve araç içi saklama gözleri ile sınıfının en iyileri arasında; etkileyici boyutlardaki büyük bagaj (608 dm³ VDA); benzersiz sürüş keyfi; Multi-Sense sistemi sayesinde kişiselleştirme; 4Control dört tekerlekten manevra sistemini aktif amortisörlerle bir araya getiren tek D-segment sedan otomobili; ön konsolda yer alan 7 inç dijital gösterge ekranı; 8.7 inç dokunmatik ekranıyla R-Link 2.0; renkli Head-up display ve Bose marka ses sistemi. Renault Talisman modelinde iki benzinli ve üç dizel motor yer alıyor. Benzinli motorlar Energy TCe 160 ve Energy TCe 200 olarak sıralanıyor ve 7 ileri çift kavramalı otomatik



EDC şanzımana sahip. Dizel motorlar ise Energy dCi 110 (manuel veya EDC), 130 (manuel veya EDC) ve dCi 160 (EDC). 110 HP Energy dCi motorun karbondioksit salımının 95g/km ile segmentinin en verimli olduğu belirtiliyor. Talisman, Renault Nissan İttifakı'nın yeni CMF D platformunda geliştirildi. Otomobilin uzunluğu 4.85 metre, genişliği 1.87 metre, yüksekliği 1.46 metre, dingil mesafesi 2.81 metre, arka koltuktaki

diz mesafesi ise 262 mm olarak belirtiliyor. Şerit takip sistemi ve eller serbest park sistemi, eller serbest açılan bagaj kapağı, geri görüş kamerası, güvenli mesafe uyarısı gibi güvenlik sistemlerine sahip olan otomobil, 420 milyon Euro yatırım yapılan Douai (Fransa) tesislerinde üretiliyor. Renault Talisman 2016, yıl sonunda Avrupa'nın yanı sıra Türkiye'de satışa sunulacak.

Yeni A4 ortaya çıktı



Y

eni Audi A4 2016 modelinin detaylı teknik bilgileri ve fotoğrafları basına dağıtıldı.

Sedan ve Avant (station) gövde

seçeneklerine sahip yeni Audi A4 2016, aerodinamik tasarımıyla dikkat çekiyor.

Otomobilin sedan versiyonunun rüzgar direnç katsayısının 0.23'lük değerle sınıfının en düşüğü olduğu belirtiliyor. Avant versiyonda ise bu değer 0.26. Bu özellik elbette yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı (örneğin yeni A4 Sedan 2.0 TDI için 95 g/km) bakımından avantaj sağlayacak. Yeni A4 2016 modelinin uzunluğu 4.73 metre, genişliği 1.84 metre, yüksekliği 1.43 metre, dingil mesafesi ise 2.82 metre. Opsiyonel donanımda led ve matrix led farlara sahip olan otomobil, arka koltuktaki omuz mesafesi ve bagaj hacmi konularında son derece iddialı. Yeni A4'ün omuz mesafesinde sınıf lideri olduğu belirtilirken, Avant versiyonunun bagaj hacmi 505 litre. Bagaj kapağı tüm donanımlarda elektrikli kapağa sahip. Led teknolojisinin iç mekan aydınlatmasında da kullanıldığı ifade ediliyor. Kokpitteki en önemli yeniliklerden biri ise, tamamen yeniden tasarlandığı ve yeni fonksiyonlar eklendiği belirtilen ses



kontrollü MMI sistemi. Yeni A4'te ilk etapta güçleri 150 HP ile 272 HP arasında değişen üç TFSI ve dört TDI motor bulunacak. Bu motorlara son jenerasyon S tronic, tiptronic ve manuel şanzımanlar eşlik edecek. A4 2.0 TDI ultra modeli, yüzde 21 oranında azalan yakıt tüketimiyle dikkat çekerken, 3.0 TDI motorun iki farklı güç versiyonu bulunacak. 1.4 TFSI, 4.9 lt/100 km tüketim ve 114 g/km

karbondioksit salımıyla öne çıkarken, yeni 2.0 TFSI ultra 190 HP'lik yüksek performansıyla ilgi görecektir. Önden çekişli olmasıyla da dikkat çekecek olan yeni A4, her zamanki gibi quattro (dört tekerlekten çekiş) seçeneği de sunacak. Yeni A4 bu yılın sonbahar aylarında öncelikli olarak Almanya ve Batı Avrupa pazarlarında satışa sunulacak. Ardından diğer ülkelerde yola çıkacak.

Başarıya giden yol

Mercedes-Benz otomobillerinin başarısında önemli işlevlerden birini yerine getiren Simülasyon Merkezi'nde karşılaştırmalı süspansiyon testine katıldık.

Mercedes-Benz'in Almanya-Sindelfingen'de 1915 yılında kurulan fabrikasında günümüzde C, E, S, CL Serileri ile CLS Shooting Brake ve SLS AMG modelleri üretiliyor. 31 Aralık 2014 verilerine göre 25.948 kişinin çalıştığı ve yıllık üretimi 367.313 olan fabrika, aslında sadece bir fabrika değil, aynı zamanda bir Ar-Ge Merkezi. 12 Haziran'da Simülasyon Merkezi'nde katıldığımız karşılaştırmalı süspansiyon testi bunun küçük bir kanıtı.





GERÇEK YOL TESTİ GİBİ

Simülasyon Merkezi'nde oluşturulan dijital test cihazları, son derece gelişmiş bilgisayarlara gerçek yol koşullarının yüklenmesi sayesinde, kapalı bir odadaki otomobil koltuğuna oturmuş olmanız halinde bile size gerçek yol koşullarını yaşıyor. Biz de önümüzde direksiyon simidi bile bulunmayan koltuklara oturup, yeni Mercedes-Benz A Serisi'nde sunulmaya başlanacak olan Adaptif Süspansiyon Sistemi'ne sahip Dynamic Select'i sanal ortamda rakipleriyle karşılaştırmalı olarak test ettik. Mercedes-Benz mühendisleri bize hem yeni A Serisi'nin hem de "Rakip A" ve "Rakip B" diye adlandırdıkları (muhtemelen BMW

1 Serisi ve Audi A3) diğer otomobillerin aynı yolda verdikleri tepkileri gösterdiler. Otoyol ve köy yollarından oluşan farklı zeminlerde, otomobillerin sürüş sistemlerindeki "Comfort", "Sport" gibi modlar kullanıldı ve yeni A Serisi, teste katılanlardan tam not almayı başardı.

2010'DA KURULDU

Mercedes-Benz tarafından geliştirilen ilk simülasyon merkezi, Berlin-Marienfelde'de bundan 30 yıl önce, 10 Mayıs 1985 tarihinde kurulmuş. Bizim ziyaret ettiğimiz, Sindelfingen'deki Simülasyon Merkezi ise 2010 yılının son aylarında faaliyete geçmiş. Sektörün dünyadaki en güçlü simülasyon

merkezi olarak adlandırılan merkezde, en sert manevraların gerçek hayattaki yansımalarını sanal ortamda ortaya koyabilecek bir donanımdan bahsediliyor. Bunun için de dev ekrandan, uzunlamasına hareketleri yansıtmaları için döşenen 12 metrelik raya kadar her şey düşünülmüş. Bu sayede, prototiplerden seri üretim modellere kadar tüm Mercedes-Benz otomobilleri en sıkı testlerden geçirilebiliyor. Ama hemen belirtmekte fayda var: Elbette yol testleri de devam ettiriliyor. Bu sanal testler; hem markaya hem de mühendislere hız, kolaylık ve maliyetlerde tasarruf sağlaması bakımından öne çıkıyor.

İşte makyajlı A Serisi

Yenilenen A Serisi'ni Almanya'da kapalı kapılar ardında inceledik.





Makyajlanarak yeni bir görünüme kavuşan Mercedes-Benz A Serisi 2016 için 12 Haziran 2015 tarihinde Türkiye'den az sayıda basın mensubu Almanya'nın Stuttgart şehrine gidip Daimler'in Sindelfingen tesisinde, kapalı kapılar ardında ve fotoğraf makinelerimiz ile cep telefonlarımız toplanarak bu otomobili inceleme fırsatı bulduk.

Makyajlı A Serisi, öncelikle neredeyse tamamen yenilenen ön tasarımıyla dikkat çekiyor. Otomobile önden bakıldığında farların, tamponun ve ızgaranın değiştiği göze çarpıyor. Yandan bakıldığında herhangi bir farkın bulunmadığı makyajlı A Serisi'nin arka tasarımında, tampon entegre edilen egzoz çıkışları ve stop lambaları yenilenmiş. Far ve stopların led teknolojili olduğunu da belirtelim. Ayrıca fotoğraflarda gördüğünüz özel yeşil renk de makyajlı A Serisi model ailesine yeni eklendi.

A Serisi'nde öne çıkan motor, şanzıman ve sürüş yenilikleri ise şunlar: Belki de en önemli yenilik, Mercedes-Benz'in diğer modellerinde test etmiş olduğumuz Dynamic Select sisteminin yenilenen A Serisi'nde sunulacak olması. Artık sürücüler, A Serisi'nde de "Comfort", "Sport", "Sport +" ve "Individual" sürüş ayarlarını yapabilecekler. Öte yandan, makyajlı A Serisi'nde sunulan motor seçenekleri de arttırıldı. Yeni A 160 modeli 102 HP'lik benzinli motoruyla ailenin giriş modelini



oluşturuyor. 109 HP güç üreten yeni A 180d BlueEfficiency ise 3.5 lt/100 km'lik yakıt tüketimi ve 89 g/km'lik karbondioksit salımıyla dikkat çekiyor. Bu yeni modellerin yanı sıra Mercedes AMG Petronas Formula 1 Takımı'nın stilinde tasarlanan yeni A Serisi Motorsport Edition da model ailesinin yenilikleri arasında yer alıyor. 60 mm'lik baldır desteği eklenen ön koltuklar ise konforu arttırmayı hedefliyor.

Standart A Serisi modellerin yanı sıra Mercedes-AMG A 45 4Matic de makyajlandı. Artık 381 HP güç ve 475 Nm tork üreten motor, yenilenen vites oranları ve yenilenen Dynamic Select sistemiyle performansını bir üst seviyeye taşımayı hedefliyor. Makyajlı Mercedes-AMG A 45 4Matic 2016 modelinin eskisinden 0.4

saniye daha iyi bir dereceyle, 4.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştığını da vurgulayalım. Otomobilin 2.0 litrelik, 4 silindirli, turbo benzinli motorunun 6.9 lt/100 km yakıt tükettiği ve karbondioksit salımının ise 162 g/km olduğu belirtiliyor.

Makyajlı A Serisi 2016 modelinin önemli yeniliklerinden biri de, Apple CarPlay ve MirrorLink sistemleri. Bilindiği gibi bu sistemler, araçta akıllı telefon entegrasyonunda gelen en son teknolojiyi yansıtıyor. Örneğin iPhone'unuzu bu sistemlere bağladığınızda telefonunuzun ekranındaki uygulamalar aracın büyüyen (artık 8 inç) renkli ekranına yansıyor ve telefonunuzu araçta kullanmaya başlıyorsunuz. Tüm işlemlerinizi Siri özelliğiyle sesli komut vererek yapabilmeyi de cabası.

Motor ve şanzıman seçeneklerindeki yeniliklere dönecek olursak; makyajlı Mercedes-Benz A 250 ve A 250 Sport 2016 modellerinde manuel şanzıman seçeneği sunulacak olması, sportif sürüş sevenleri memnun edecektir. A 220 d 2016 modeli ise 7 HP'lik güç artışıyla artık 177 HP. A 250 Sport ve A 250 Sport 4MATIC 2016 modelleri de aynı şekilde, 7 HP'lik güç artışıyla 218 HP'ye ulaştılar. 7G-DCT adlı çift

kavramalı otomatik şanzımana entegre edilen "Launch Assist" (Kalkış Yardımcısı) sisteminin ise artık daha hızlı kalkış sağladığı belirtiliyor. A Serisi 2016'nın 17 versiyonunda sunulan "Eco göstergesi" de daha çevreci bir sürüşü destekliyor.

Son olarak; A Serisi 2016 modellerinde isim değişikliğine gidildiğini de aktaralım. Şöyle ki: benzinli modellerde rakamın sonunda herhangi bir harfe yer verilmezken (örneğin A 160), Dizel modellerde rakamdan sonar gelen "CDI" ifadesinin yerini "d" harfi aldı (örneğin "A 200 CDI" yerine "A 200 d"). Ülkemizde sonbahar aylarında satışa sunulacak olan yeni Mercedes-Benz A Serisi 2016 modelin Türkiye fiyatı ise henüz açıklanmadı.



Lüks araç satışları patladı

Bu yılın ilk altı ayındaki otomobil satışları, 2014'ün ilk 6 aylık dönemine göre yüzde 45 seviyesinde arttı. Ancak bazı lüks markaların satışları bu rakamı katladı. Mercedes altına aldığımız 13 markadan sadece ikisinde düşüş görülürken, fiyatları milyon TL'leri geçen bazı otomobillerin satışlarında yüzde 500'ün üzerinde yükselme olduğu görülüyor. Infiniti ve Lamborghini satışlarını en fazla arttıran markalar. Bunları takip eden Jeep, özellikle yeni Cherokee ve Renegade modelleriyle satışlarını ciddi oranda arttırmış gözüküyor.

Türkiye distribütörlüğü Borusan Otomotiv'e geçen Jaguar'ın da atak yaptığı görülüyor. Aynı çatı altında satılan BMW'nin de satışlarındaki artış otomotiv piyasası ortalamasının üzerinde. Bentley, satışlarını yüzde 50 arttırırken; Volvo

markası ise genel ortalama seviyesinde satışlarını yükseltmiş görünüyor.

Audi markası A4 ve A6 modellerinde 1.6 litrelik bir motor kullanmamanın dezavantajını yaşıyor. Markayı sırtlayan model ise 1.6 TDI motora sahip A3 Sedan. Markanın bu konu üzerinde durması gerekiyor. Modelleri yenilenmesine karşın Land Rover markası da satışlarını istenen seviyede arttırabilmiş değil. Acaba yeni BMW X5'e doğru bir müşteri kayması mı var diye akıllara soru işareti gelmiyor değil. Porsche'de Macan modeli istenen satışı gösteremediğinden ve Mercedes-Benz C Sınıfı'nın fiyatının bir önceki versiyona göre yüksek oluşu satışları frenliyor.

İsa Demir



Premium otomobil satışları (Ocak-Haziran 2015)

Sıra	Marka	Ocak Haziran 2014	Ocak Haziran 2015	Artış (%)
1	Infiniti	3	20	566
2	Lamborghini	1	6	500
3	Jeep	341	1.804	429
4	Jaguar	26	96	269
5	BMW	8.692	13.389	54
6	Bentley	6	9	50
7	Volvo	2.455	3.550	44
8	Audi	6.624	8.746	32
9	Land Rover	553	732	32
10	Porsche	226	282	25
11	Mercedes-Benz	9.479	11.795	24
12	Maserati	36	32	-12
13	Ferrari	7	5	-29
Toplam		225.773	327.846	45

Zam gelmeden rekor geldi

Seçimden sonra otomobil fiyatlarına zam yapılacak düşüncesi satışların patlamasına neden oldu. Bu yıl Ocak-Haziran döneminde satılan otomobil sayısı, 2014'ün ilk 6 aylık dönemine göre yüzde 45 seviyesinde artarak 327.846 adede ulaştı.

Haziran ayında 16.931 adedi yerli, 50.835 adedi ise ithal olmak üzere toplam 67.766 adet satışa ulaşıldı. Bu rakamla geçen yılın Haziran ayına göre yüzde 43 oranında bir artış sağlanmış oldu.

Birçok insan otomobil fiyatlarının fırlayacağını düşündüğü için alıma yönelmiş durumda. Bayilerdeki satıcılar da sürekli otomobillere zam gelecek vurgusunu yaparak bir an önce insanların otomobil almalarını sağlıyorlar. Bu durumda satışlar fırlamış vaziyette.

Mayıs ayında grevden etkilenen yerli otomobil satışları Haziran ayında tekrar toparlandı ama eski seviyesini yakalayamadı. Mayıs ayına göre ithal otomobil satışları yüzde 1 oranında artarken, yerli otomobil satışları ise yüzde 35

arttı. Yerli otomobil satışları Haziran ayında 16.931 adete çıktı. Grevlerden sonra satışları biraz toparlanan Renault 5626 adet satarak tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. Belki de grevler en fazla Toyota markasına yaradı. Çünkü C segmenti yerli otomobil almak isteyenler Toyota Corolla'ya yöneldiler ve Toyota, 4087 adetlik satışla ilk kez sıralamada ikinciliğe yükseldi. 3905 adet satan Fiat ise üçüncü geldi.

Haziran ayında 50.835 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen'in bir önceki aya göre satışları düştü ama yine de Haziran ayında 8922 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Ford, toplam 4645 adetlik satışla ikinci olurken, onun ardından 4460 adet satışla Opel ve 4002 adet satışla Renault geldi.

Yılın ilk altı ayının verilerine bakacak olursak,

satılan her 100 otomobilden 60 adedinin dizel olduğunu görüyoruz. Bu sayı 2014 yılında 62'nin üzerindeydi. Yani dizel otomobil satışlarında bir düşüş söz konusu. Bu sene ilk altı ayda satılan her 100 otomobilden 48 adedinin otomatik şanzımanlı olduğunu görüyoruz. Bu sayı 2014 yılında 46 civarıydı. Yani her geçen yıl otomatik şanzımanlı otomobil satışının arttığı gözlemleniyor.

Model sıralamasında da Haziran ayında bir ilk yaşandı ve Toyota Corolla ilk kez liderlik koltuğuna yerleşti. Corolla 4010 adetle en fazla satan model oldu. 3788 adet satışla Fiat Linea ikinci olurken, Renault Fluence 3262 adetlik satışla üçüncü, Renault Symbol ise 3215 adetle dördüncü geldi. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır)

✍ İsa Demir

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2014	2015
Ocak	24.368	24.498
Şubat	27.167	40.817
Mart	37.812	61.676
Nisan	42.769	70.211
Mayıs	46.379	62.878
Haziran	47.278	67.766
Temmuz	46.602	
Ağustos	45.131	
Eylül	49.262	
Ekim	50.814	
Kasım	59.695	
Aralık	110.054	
6 aylık Toplam	225.773	327.846
Yıllık Toplam	587.331	...

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1 Renault	5626	28.267
2 Toyota	4087	17.009
3 Fiat	3905	19.352
4 Hyundai	2038	12.739
5 Honda	1024	4934
6 Ford	251	1338
Toplam	16.931	83.639

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015	Sıra Marka	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1 Volkswagen	8922	51.346	16 Toyota	757	5242
2 Ford	4645	21.523	17 Volvo	701	3550
3 Opel	4460	20.311	18 Fiat	520	2625
4 Renault	4002	14.331	19 Jeep	325	1804
5 Dacia	3661	16.417	20 Honda	211	1168
6 Mercedes-Benz	3558	11.795	21 Mazda	181	554
7 BMW	2652	13.389	22 SsangYong	163	337
8 Hyundai	2423	10.753	23 Land Rover	148	732
9 Nissan	2305	11.191	24 Subaru	140	826
10 Skoda	2086	10.806	25 MINI	135	621
11 Peugeot	2086	11.455	26 Mitsubishi	119	583
12 Citroen	1810	8439	27 Alfa Romeo	79	438
13 Seat	1768	8123	28 Proton	70	386
14 Audi	1604	8746	29 Porsche	34	282
15 Kia	1185	5739	30 Chery	32	216
			31 Tata	19	127
			32 Jaguar	8	96
			33 Infiniti	7	20
			34 Maserati	7	32
			35 smart	7	40
			36 Suzuki	2	108
			37 Geely	1	24
			38 Bentley	1	9
			39 Lamborghini	1	6
			40 Ferrari	0	5
			41 Lancia	0	2
Toplam	50.835	244.207			

“ Haziran ayında yerli üretim otomobillerde Renault, ithallerde ise Volkswagen ipi göğüsledi. En çok satan model ise Toyota Corolla oldu. ”



Satışların 4'te 3'ü Hyundai i10

Hyundai i10 modeli A segmentindeki satışların ortalama yüzde 75'ini gerçekleştiriyor. Fazla bir seçenek yok ama Türkiye'de insanların A segmentine yönelmesini sağladı. Citroen C1 31 adet satışla ikinci olurken, onun ardından Fiat 500, Kia Picanto ve Fiat Panda modelleri geldi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Hyundai i10.....	266.....	1647
2.....	Citroen C1.....	31.....	231
3.....	Fiat 500	24.....	114
4.....	Kia Picanto	15.....	49
5.....	Fiat Panda.....	13.....	84
A Segmenti toplam satış.....		367	
A Segmenti pazar payı.....		% 0,54	

Yine yeniden lider

Bursa'daki grevden en fazla etkilenen kuşkusuz Renault Clio HB modeli oldu. Arz sıkıntısı yaşanınca insanlar başka modellere yönelmişlerdi. Ancak satışları tekrar toparlanan Renault Clio HB, 2047 adetle liderlik koltuğuna yerleşti. Onun peşinden 1877 adet satışla Volkswagen Polo geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Renault Clio HB	2047	10.259
2.....	Volkswagen Polo.....	1877	11.244
3.....	Hyundai i20.....	1772	11.092
4.....	Dacia Sandero	1349	4215
5.....	Opel Corsa.....	1339	6621
6.....	Ford Fiesta	1047	5917
7.....	Seat Ibiza.....	504	2482
8.....	Toyota Yaris.....	476	2430
9.....	Peugeot 208	378	1734
10....	Nissan Micra.....	262	1394
B Segmenti-HB toplam satış		11.797	
B Segmenti-HB pazar payı		% 17,35	



Renault Symbol rüzgarı yakaladı

Bursa'daki grevden dolayı Renault Clio HB modelinden kaçan müşterilerin bir kısmı Renault Symbol modeline yöneldi. Bununla birlikte iyi bir rüzgar yakalayan Symbol'un satışları artmaya başladı ve 3215 adet satarak tüm modeller sıralamasında dördüncülüğe kadar yükseldi.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Renault Symbol.....	3215.....	11.375
2.....	Citroen C-Elysee	1245.....	5446
3.....	Peugeot 301	1070.....	5968
4.....	Skoda Rapid.....	236.....	1146
5.....	Mitsubishi Attrage.....	40.....	226
B Segmenti-Sedan toplam satış.....		5821	
B Segmenti-Sedan pazar payı		% 8,59	



Satışlar sakin, lider aynı

C Hatchback segmentinde agresif bir satış adedine ulaşan model yok. Modeller genelde daha önceki aylara benzer satış gösterdiler. Fakat lider Volkswagen Golf'ün satışlarında ciddi bir düşüş oldu ve Golf 2000'li rakamlardan 1144 adede kadar geriledi. Bu da talep olmasına karşın Türkiye'ye yeterli adet otomobilin gelmemesinden kaynaklanıyor.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Volkswagen Golf	1144	9949
2.....	Opel Astra HB	976	4817
3.....	Seat Leon	874	4151
4.....	Hyundai i30.....	477	2284
5.....	BMW 1 Serisi	457	2081
6.....	Mercedes-Benz A Sınıfı.....	444	1582
7.....	Audi A3 HB.....	306	1802
8.....	Peugeot 308	235	1624
9.....	Toyota Auris.....	176	2411
10....	Kia cee'd.....	165	742
C Segmenti-HB toplam satış.....		6940	
C Segmenti-HB pazar payı.....		% 10,24	

Bir ilk yaşandı

Uzun yıllardır liderlik koltuğundan uzak duran Toyota Corolla modeli bir tabuyu yıkarak Uzakdoğulu bir modelin Türkiye'de en fazla satan model olmasını sağladı. 4000 rakamını geçen Toyota Corolla'nın ardından 3788 adet satışla Fiat Linea, 3262 adet satışla Renault Fluence geldi.



C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Toyota Corolla	4010	16.651
2.....	Fiat Linea.....	3788	18.600
3.....	Renault Fluence	3262	13.993
4.....	Ford Focus Sedan	2769	11.868
5.....	Volkswagen Jetta	2612	11.330
6.....	Opel Astra Sedan.....	1429	6179
7.....	Hyundai Accent Blue	1379	5709
8.....	Honda Civic	1024	4934
9.....	Skoda Octavia	869	4638
10....	Mercedes-Benz CLA.....	647	2288
C Segmenti-Sedan toplam satış		22.307	
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 32,92	



Tedarik, satışları arttırıyor

Son zamanlarda Türkiye'de otomobil satabilmek için "tedarik" ön plana çıkmaya başladı. Yani bayinin elinde otomobil varsa, satış da fazla oluyor. Diğer bir deyişle "bulunurluk" önemli ve insanlar beklemek istemedikleri için alternatif modellere yönelebiliyorlar. Mercedes-Benz C Sınıfı, Haziran tedariki fazla olduğu için bir önceki aya göre satışlarını üçe katladı.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Volkswagen Passat	2665	14.173
2.....	Mercedes-Benz C Sınıfı	1234	3064
3.....	BMW 3 Serisi	645	4201
4.....	Volvo S60.....	380	1807
5.....	Ford Mondeo	363	1170
6.....	Skoda Superb	279	2146
7.....	Audi A4	162	1125
8.....	Volkswagen CC.....	159	1248
9.....	Peugeot 508	100	505
10....	Opel Insignia	65	509
D Segmenti-Sedan toplam satış		6094	
D Segmenti-Sedan pazar payı.....		% 8,99	



Az farkla lider değişti

Yedi adet farkla Haziran ayında liderin ismi değişti. 733 adet satan Mercedes-Benz E Sınıfı liderlik koltuğuna yerleşti. 726 adet satan BMW 5 Serisi ikinciliğe düşerken, 181 adet satışla Audi A6 modeli üçüncü oldu. Yeni versiyonunun 2017 model kamuflajlı fotoğrafları çıksa da Mercedes-Benz E Sınıfı'na ilgi devam ediyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Mercedes-Benz E Sınıfı.....	733.....	2945
2.....	BMW 5 Serisi	726.....	3775
3.....	Audi A6	181.....	451
4.....	Volvo S80.....	46.....	221
5.....	Jaguar XF	2.....	49
E Segmenti-Sedan toplam satış.....		1694	
E Segmenti-Sedan pazar payı		% 2,50	

Seçimi Mercedes-Benz S Sınıfı kazandı

Seçimlerden sonra Mercedes-Benz S Sınıfı'nın siyasiler tarafından daha fazla kullanıldığına şahit oluyoruz. Televizyonlarda sık sık haberlerde çıktığı için aynı zamanda otomobilin reklamı da yapılmış oluyor ve bu da genelde satışların artmasını sağlıyor. Mercedes-Benz CLS ise 31 adet satışla ikinci oldu.



F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Mercedes-Benz S Sınıfı.....	42.....	152
2.....	Mercedes-Benz CLS	31.....	114
3.....	Porsche Panamera.....	10.....	45
4.....	BMW 7 Serisi	3.....	49
5.....	Audi A8	2.....	29
F Segmenti toplam satış		120	
F Segmenti pazar payı		% 0,18	



Nissan Qashqai'ye ilgi arttı

Ruh ikizi Renault Kadjar Türkiye'de satışa sunulsa da Nissan Qashqai'nin satışları her geçen gün artıyor. İnsanların gözünün iyice alıştığı yeni Nissan Qashqai aylık satış adetlerini 1500'lü rakamlara kadar çıkardı. Dacia Duster ise 1303 adet satarak Haziran ayında ikinci oldu. İlerleyen aylarda bu iki model arasına Renault Kadjar girecek mi göreceğiz.

Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	Nissan Qashqai	1496.....	7732
2.....	Dacia Duster.....	1303.....	6665
3.....	Kia Sportage.....	746.....	3825
4.....	Opel Mokka.....	627.....	2079
5.....	Hyundai ix35	441.....	2054
6.....	Renault Captur	412.....	1985
7.....	Nissan X-Trail	357.....	951
8.....	Volkswagen Tiguan	351.....	2656
9.....	Renault Kadjar	285.....	285
10....	Nissan Juke	189.....	1030
Alt-SUV Segmenti toplam satış.....		9144	
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....		% 13,49	



BMW X5'e engel yok

Zorlu arazi koşullarına göre kullanım özellikleri olan ve engel tanımayan BMW X5 modeli, satışlarda da engel tanımadığını gösteriyor. Rakiplerinden açık ara fazla satan BMW X5, 2.0 litre motorun keyfini uzun süre çıkaracak gibi görünüyor. Range Rover modeli ise 63 adet satışla ikinci oldu.

Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2015	Ocak Haziran 2015
1.....	BMW X5	134.....	561
2.....	Range Rover Sport	63.....	268
3.....	Range Rover.....	49.....	241
4.....	Toyota Land Cruiser.....	31.....	48
5.....	Jeep Grand Cherokee	28.....	129
Lüks SUV Segmenti toplam satış		356	
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,52	

e-otodergi

SOSYAL MEDYA SAYFALARIMIZI
TAKİP ETMEK İÇİN SİMGELERE TIKLAYINIZ.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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.

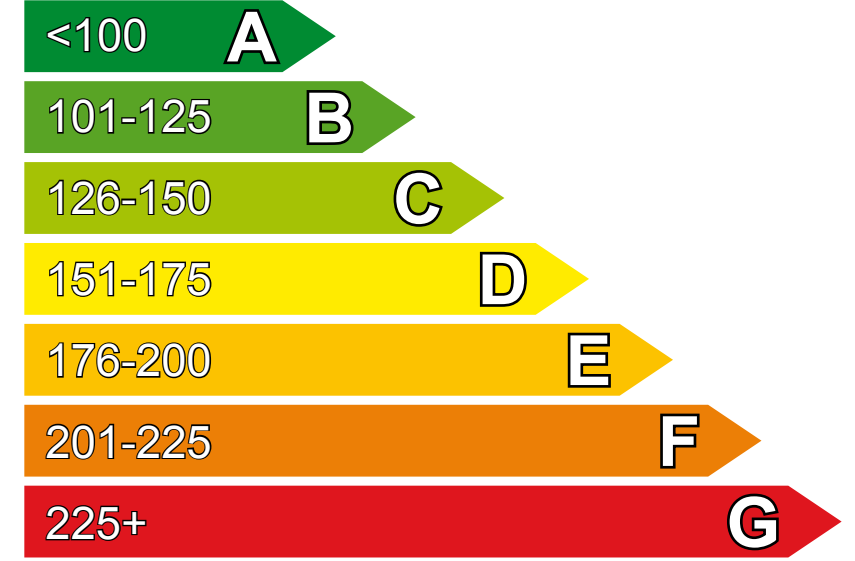
Sizi; araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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.

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Honda HR-V 1.6 Dizel

2006 yılında bantlara veda eden HR-V, ikinci nesliyle yollara dönüyor. Biz de bu otomobilin 1.6 dizel motorlu versiyonunu, Portekiz’de düzenlenen basın test sürüşünde kullandık.





Bundan yaklaşık 16 yıl kadar önce, Honda 1999 yılında ilk nesil HR-V'yi yollara çıkardığında hayatımızda henüz crossover veya SUV gibi kavramlar pek yer etmemişti ve bunun sonucunda da 2006 yılında ilk nesil HR-V bantlara veda etmek zorunda kaldı. Ancak 2010'dan itibaren bu gövde tipindeki otomobiller her geçen yıl satışlarını

arttırmaya başladılar. Honda da bu duruma kayıtsız kalamadı ve 2015 model yılı için ikinci nesil Honda HR-V'yi tekrar yollara çıkardı. Yeni Honda HR-V ülkemizde 2016'da satışa sunulacak ve 1.5 i-VTEC 130 HP benzinli ve 1.6 i-DTEC 120 HP dizel motor seçenekleri olacak. Vites değiştirmeyi sevmeyenler içinse 7 ileri oranlı otomatik şanzımanı simüle eden bir CVT şanzıman seçeneği olacak. Ayrıca önden çarpma uyarı sistemi, trafik levhalarını tanımlama sistemi, akıllı hız sınırlayıcı, şerit takip sistemi ve uzun far destek sistemi gibi ekipmanların da araçta standart olarak sunulacağı belirtiliyor. Yeni HR-V basın notlarında kompakt altı (sub compact) olarak tanımlanmasına rağmen, düzenlenen basın toplantısında Nissan Qashqai gibi otomobillerle karşılaştırılarak asıl hedefinin hangi sınıf olduğunu belli etmiş oldu.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Keskin hatların kullanıldığı Honda HR-V'de; bir SUV'un duruşu ile coupe'nin tarzı ve bir MPV'nin kullanışlılığı bir araya getirilmeye çalışılmış. Alçalan tavan çizgisi ve gizli arka kapı kolları ile genç bir havası olan otomobilin iç mekânı gerçekten de bir MPV kullanışlılığında. Özellikle de arka koltuk sırasının farklı





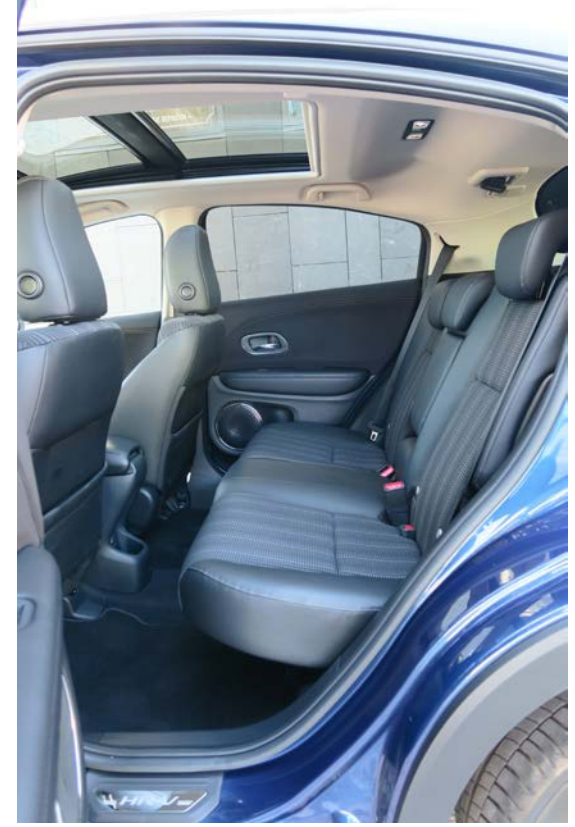
şekillerde katlanması ve 470 lt'lik bagajın düz bir zemini olması bu kullanışlılığı artırıyor. Bu otomobille bir sörf tahtasını veya 1240 mm yüksekliğindeki büyükçe bir saksıyı taşımak mümkün. Arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu olmayan otomobilin ön konsolu son derece modern gözüküyor. Keşke bu modern ön konsolun üst kısmında dokunma hissi biraz daha iyi olan plastik kullanılsaymış. Modern orta konsolun üst kısmında yüksek çözünürlüklü dokunmatik bir ekran var. Bunun alt kısmında ise yine dokunmatik olan bir çift bölge klima kumandası mevcut.

Yeri gelmişken, ön yolcu tarafında bulunan havalandırma üfleçlerinin kullanımını beğenmediğimi söylemem gerek. Çünkü sürücü tarafında, direksiyonun sol tarafında yer alan havalandırma çıkışında hava akış hızını ayarlamaya yarayan çevirmeli bir düğme varken, diğer taraftakilerde böyle bir özellik yok. Vites kolunun ön tarafında stop-start butonu, arkasında ise elektromekanik park freni ve brake hold butonları var. Alt kısmı boş olan bu konsol yapısı, bu sayede faydalı bir eşya bölümü daha sunuyor. Ancak bu kısımda yer alan USB ve 12V'lik priz girişine bağlantı yapmak biraz zor oluyor.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Araçta yer alan 1.6 dizel motor, zaten Honda gamının diğer bazı modellerinden de tanıtık olan ve sessiz, sarsıntısız çalışan bir makine. 4000 d/d'de 120 HP güç ve 2000 d/d'de 300 Nm tork üreten bu motor, maksimum tork devrinin altında bile yeterli sayılabilecek bir çekiş sağlıyor. Baz versiyonlarda 215/55 R16 ebadında lastiklerle 0-100 km/s hızlanmasını 10.0 saniyede tamamlayan HR-V 1.6 i-DTEC, en üst donanım seviyesinde 215/55 R17'lik lastiklerle 0'dan 100 km/s ulaşmak için 10.5 saniyeye ihtiyaç duyuyor. Otomobil

“HR-V, arka koltuklardaki yolcular için rahat bir oturma alanı sunuyor. Değişken koltuklu bu otomobille sörf tahtası taşımak mümkün.”



rahat bir oturma pozisyonuna sahip. Vites sürücünün tam elinin altına gelecek şekilde konumlandırılmış ve geçişleri rahat. 3 kollu direksiyon simidi de şık olmasının yanı sıra, 2.7 turu ile sportif bir kullanım hissi veriyor ve otomobile hakim olmayı kolaylaştırıyor. Bu direksiyon sistemi; önde McPherson, arkada torsiyonlu ve sportif bir sertlik sunan süspansiyonla bir araya gelince temiz asfalta sahip virajlı yollarda zevkli bir kullanım ortaya çıkıyor. Ancak bu sertliğin bozuk yollarda biraz sarsıntıya neden olduğu da bir gerçek.

SONUÇ

HR-V, bu sınıf için sıradışı bir değişkenlik sunmasının yanı sıra, 1.6 dizel motorlu versiyonda, makul çekiş ve performansı da bir arada sunuyor. Aracın fiyatı ise henüz belli değil.

Honda HR-V 1.6 i-DTEC Executive

Fabrika verileri

Motor:	1597 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	120 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	192 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4295 / 1772 / 1605mm
Bagaj hacmi:	470-1533 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	4.4 / 3.9 / 4.1 lt /100 km
Fiyat:	-(Henüz açıklanmadı)

+ Motor, direksiyon, değişkenlik

- Bazı plastik malzemeler, sarsıntılı süspansiyon

108 g/km B



Türkiye’de ilk ve tek!

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

TEST ÖLÇÜMÜNDE YENİ BİR DÖNEM BAŞLADI

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

MUTLU VE GURURLUYUZ

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



Videolu test cihazı; uydu anteni, işlemci, ana ekran, yardımcı ekran, mikrofon ve kameralardan oluşuyor.



DÜNYANIN EN GELİŞMİŞ TEST CİHAZI

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

GÖRÜNTÜLER YALAN SÖYLEMEZ

Türkiye’de bugüne kadar yayınlanan

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

YAYINCILIKTA ÇITAYI BİRAZ DAHA YÜKSELTİYORUZ

Temmuz 2008’de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000’i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca

ar ıvlenebilmesiyle öne çıkan e- otodergi, uzun süredir dergi içinde vi leo yayını yaparak, bu konuda da bi: ilke imza atmıştı. Şimdi çıtayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadrancını izliyor, fren yaparken oluşan “G” gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

TEST VİDEOLARI İKİ MECRADA YAYINLANIYOR

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

İngiltere’den getirttiğimiz bu özel cihaz, Türkiye’de yapılan test ölçümlerinde çıtayı yükseltti.

BMW 116d



İlk defa 2004 yılında tanıtılan ve 2011 yılında ikinci nesli çıkan BMW 1 Serisi, 2015 model yılı için makyajlandı. Yeni yüzlü BMW 116d'de yenilik sadece makyajla sınırlı değil. 116d artık 1.5 litrelik, 3 silindirli yeni bir motora ve otomatik şanzımana sahip.



B MW'nin kompakt sınıftaki temsilcisinin Türkiye pazarı için tek eksikliği vardı. Bu eksiklik maksimum 1.6 lt'lik dizel motor ile otomatik şanzımanın birlikteliği idi. 2015 model yılı için makyajlanan BMW 1 Serisi, yeni 116d ile bu eksikliğini giderdi. Yeni motor 1 silindir ve 100 cc'lik "downsizing" ile 1.5 lt'lik hacme sahip olsa da, 116 HP'lik güç eskisi ile aynı ve 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla uyumlu bir birliktelik yakalamış.



NELER DEĞİŞTİ?

Uzun burun yapısı ve kısa karoser çıkıntılarıyla kompakt sınıf için oldukça dinamik görünen BMW 1 Serisi'nde makyajla birlikte böbrek formu radyatör ızgarası genişletildi ve stop lambalarına L formu verildi. LED'li stoplar enine çizgileri sayesinde otomobile daha fazla genişmiş gibi bir görüntü sağlamış. Genel görünümünü koruyan orta konsolda havalandırma ve müzik sistemi kumandalarının olduğu bölüm, öncekinden farklı olarak parlak siyah bir çerçeveye sahip. Ön konsol kolay anlaşılır ve sürücü odaklı olması nedeniyle tipik

BMW çizgisinde. Şık gözükken iç mekânda bazı yerlerdeki plastik detayların (güneş siperliği gibi) eskiden olduğu gibi bu otomobile yakışmayacak basitlikte olması ise göze batıyor ve aracın genel kalite hissi Audi A3, Mercedes-Benz A Serisi gibi premium modellerden biraz geride. Arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi ortalama seviyede olan otomobilin 360 litrelik bagaj hacmi de bu sınıf ortalamalarını tutturuyor. Arka yolcular için kapı içlerinde ve koltuk arkalarında eşya cepleri olmaması, aile ile yapılacak yolculuklarda sıkıntı verecek olması nedeniyle üzücü.

“Orta konsoldaki ekrandan birçok özelliğin yanı sıra, anlık güç-tork değerlerini de görmek mümkün. 8 ileri oranlı şanzıman hızlı vites geçişlerine sahip.”

MOTOR VE PERFORMANS

BMW'nin yeni motor ailesinin ilginç bir özelliği var. Bu da dizel ve benzinli motor ailelerinde başta motor bloğu olmak üzere yüzde 30-40 gibi bir ortak parça kullanımının söz konusu olması. Şimdi gelelim en fazla merak edilen konuya... Yeni 1.5 litrelik, 3 silindirli, turbo dizel motor ve 8 ileri oranlı otomatik şanzımanın birlikteliğine... Değişken turbo geometrili olan bu motorun 116 HP'lik gücü eski dört silindirli

motor ile aynı olmasına rağmen 270 Nm'lik maksimum torku 10 Nm daha yüksek. Üç silindirli motorların karakteristik sesini derinden duyuran motor, sarsıntısız ve yumuşak şekilde çalışıyor. Kullanım sırasında yavaş hissettirmese de, motorun sesinden dolayı bazen nefesi çabuk kesiliyormuş hissi verebilir. 116d, GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığımız ölçümlerde de görülebileceği gibi fabrika verilerinden biraz daha iyi sonuca imza attı.



Bu motor ekonomik sürüş kurallarına riayet edildiği zaman gerçekten ekonomik olsa da, bizim yaptığımız gibi performans testi ve günlük hayat kullanımı sürüşlerinde elde ettiğimiz ortalama 6.3 lt/100 km'lik yakıt tüketimi değeri, 57. sayımızda yayınladığımız eski 1.6 lt'lik motorun tüketiminden 0.8 lt/100 km daha yüksek oldu.

BMW 1 Serisi'nin sürüş özellikleri makyaj öncesi ile aynı ve bu otomobil başarılı sürüş pozisyonu ve rahat ön görüşü ile sürücünün işini kolaylaştıran bir otomobil. Arkadan itişli otomobilin ağırlık dağılımı yaklaşık yüzde 50-50. Viraj tutumu ve direksiyonun yönlendirme hassasiyeti ise bu sınıfın en başarılı örneklerinden. Otoyolda da stabil ve güven veriyor. Vites konsolu üzerindeki sürüş deneyimi düğmesi sayesinde Eco Pro, Comfort ve Sport kullanım seçeneklerinden biri tercih edilebiliyor. Gaz pedalı tepkisi ve direksiyon tepkisi Sport seçiminde hissedilir derecede değişiyor. Eco Pro modu ise gaz pedalı tepkilerini ve klima yönetimini ekonomi odaklı hale getiriyor. Bu modda artık yelken özelliği olması, ayak gaz pedalından çekildiği zaman motor ve aktarma organları arasında bağı keserek, hafif eğimli yollarda aracın önceden



“Makyajla beraber radyatör ızgarası genişledi ve farlar yenilendi. Arka tarafta ise stoplar L formunu aldı.”

kazanmış olduğu ivme ile yol almasına olanak tanıyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzıman hızlı vites geçişleri ile beğeni topluyor.

SONUÇ

BMW 116d, 8 ileri otomatik şanzımanı ve yeni 1.5 litrelik motoru ile makul bir performans-tüketim ilişkisine sahip. Ancak iç mekânda kalite hissi anlamında biraz daha iyileştirme yapılmış olmasını arzu ederdik.



“ Önde ve arkada bağımsız süspansiyona sahip otomobil virajlarda dengeli. Sürüş pozisyonu başarılı olan otomobilin iç mekanı biraz kasvetli bir his veriyor. ”

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.



Başlangıç fiyatı 103.705 TL olan otomobilin başlıca rakipleri olan Mercedes-Benz A 180 CDI 7G-DCT 104.300 TL, Audi A3 Sportback 1.6 TDI 110 HP S tronic ise 95.272 TL'lik giriş seviyesi etiketlerine sahip.

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



BMW 116d Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1496 cc, 3 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	116 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1750-2250 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4329 / 1765 / 1421mm
Bagaj hacmi:	360-1200 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.1 / 3.4 / 3.6 lt /100 km
Fiyat:	103.705 TL (baz) / 121.260 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.0 sn
0-80 km/s:	6.65 sn
0-100 km/s:	10.1 sn
0-120 km/s:	15.15 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.2 sn
80-120 km/s (D'de):	8.3 sn

Frenleme

100-0 km/s:	38.2 m
80-0 km/s:	24.2 m
50-0 km/s:	9.6 m

+	Yol tutuş, direksiyon tepkileri, şanzıman
-	Bazı plastik malzemeler



Skoda Fabia 1.2 DSG

Eskisinden daha şık gözüken Fabia, konfor olarak da ilerleme kaydetmiş.





İlk defa 1999 yılında tanıtılan Skoda Fabia'nın ikinci nesli 2007 yılında ortaya çıkmıştı. İlk iki nesilde 3.5 milyon adetlik satışa ulaşan Fabia, 2014 yılının sonuna doğru üçüncü nesliyle boy gösterdi. Yeni nesil Fabia'da, Skoda'nın yeni tasarım dilinin bir özelliği olarak daha keskin ve düz çizgiler kullanılmış. Eski Fabia'ya göre 8 mm daha kısa olan otomobilin 1732 mm'lik genişliği 90 mm daha fazla, 1467 mm'lik yüksekliği ise 31 mm daha alçak. Bu sayede otomobil yere daha sağlam basan bir görüntü sunan bir hale bürünmüş.

Yeni Fabia'nın ön koltuklardaki dirsek mesafesi 21 mm ve arka koltuklardaki dirsek mesafesi ise 2 mm artmış. Genişlikteki 90 mm'lik artış göz önüne alındığında dirsek mesefesindeki artışın kısıtlı kaldığı görülüyor. Dingil mesafesi ise 5 mm'lik artışla 2470 mm'ye ulaşmış. Arka koltuk sırasında diz ve baş mesafesi sıkıntısı yaşatmayan otomobilin 330 lt'lik bagajı bu sınıf için başarılı bir değer.

Otomobilin sert plastikten üretilmiş ön konsolunda dokunmatik bir ekran var. MirrorLink teknolojisi ve Smartgate uygulamaları sayesinde araçla ilgili gaz pedalına basma oranı, G değerleri, yakıt tüketimi gibi değerleri akıllı telefon üzerinden takip edebilmek mümkün. Ancak ne yazık ki benim telefonum biraz eski kaldığından olsa gerek, telefonuma indirmiş olmama rağmen ben bu uygulamaları kullanamadım. Torpido gözü 1 litrelik bir pet şişeyi dikine alabilecek özellikte olsa da bunun dışında kalan bölümü kullanışsız. Ancak kapı içi cepler olsun, ön konsoldaki ufak eşya gözü olsun kullanışlı.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Bu arada bu araçta VW Grubu'nun MQB adını verdiği modüler platform kullanılmadığını ancak, MQB platformlu araçlardaki bazı aksamalar (tüm elektronik sistemler, direksiyon kutusu gibi) bu araca da uyarlanmış. Eskisinden daha çabuk ve hassas çalışan XDS+ elektronik diferansiyel kilidi bulunuyor.



“ Gösterge tablosu rahat okunan otomobilde artık dokunmatik bir ekran var. Skoda geleneği olarak pratik detaylar bu otomobilde de unutulmamış. ”



Ayrıca iz açıklığı önde ve arkada 40 mm arttırılmış olması sayesinde(1.6 TDI 105 HP hariç, daha güçsüz motorlarda iz genişliği 30 mm arttırılmış) virajlarda kullanıcısını tedirgin etmiyor ve yere sağlam basıyor. 2.6 tur gibi kısa turlu (önceden 2.9 turdu) direksiyon sisteminin kullanımı rahat ve zahmetsiz bir kullanımı var. Otomobilin akustik ve süspansiyon konforu da bu sınıf için iyi.





“ Koltukları rahat otomobilin 110 HP’ gücündeki 1.2 litrelik motoru canlı. Depo kapağı içinde buz kazıyıcı var. ”



4 silindirli, 1.2 litrelik turbo beslemeli, benzinli motor 1400-4000 d/d aralığında 175 Nm tork ve 4600-5600 d/d aralığında 110 HP güç üretiyor. 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzımanla kombine edilmiş bu motor fabrika verilerine göre Fabia’ya 9.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde iki yön ortalaması olarak 9.75 saniyelik 0-100 değeri elde ettik ki, bu da aracın gücüne göre küçümsenmeyecek bir değer. Ancak durur pozisyondan 50 km/s’ye çıkana kadar biraz ağırkanlı davrandığı da gerçek. Maksimum hızı 196 km/s olarak

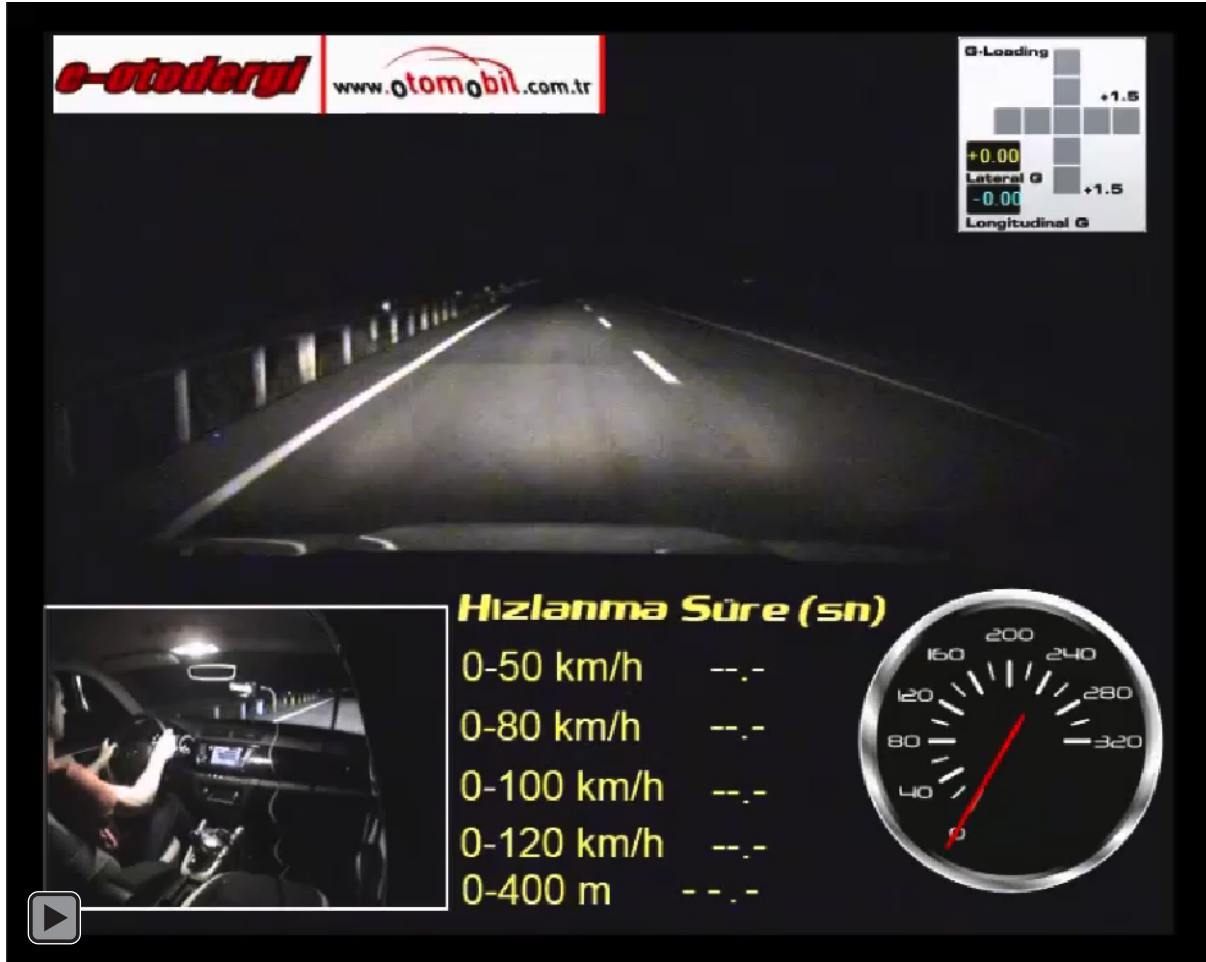
açıklanan Fabia 1.2 TSI 110 HP DSG ile 500 km’yi bulan test sürecinde 7.0 lt/100 km’lik tüketim ortalaması elde ettik.

SONUÇ

Fabia 1.2 TSI DSG, yeterince hızlı ve konforlu. Ön koltuk yanlarında cepler, buz kazıyıcısı, bilet tutacağı gibi markanın kendine has pratik detaylarına sahip bu otomobilin, belirgin bir kusuru yok ancak ben farların açık ve kapalı olup olmadığını gösterge tablosundan görebilmek isterdim.



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.



Skoda Fabia 1.2 TSI 110 HP DSG

Fabrika verileri

Motor:	1197 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri oranlı DSG
Maksimum güç:	110 HP @ 4600-5600 d/d
Maksimum tork:	175 Nm @ 1400-4000 d/d
Maksimum hız:	196 km/s
0-100 km/s:	9.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3992 / 1732 / 1467 mm
Bagaj hacmi:	330-1150 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	5.7 / 4.0 / 4.6 lt / 100 km
Fiyat:	49.200 TL (Ambition) - 53.200 (Style)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.65 sn
0-80 km/s:	6.9 sn
0-100 km/s:	9.75 sn
0-120 km/s:	13.8 sn
0-400 m:	17.2 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.1 sn
80-120 km/s (D'de):	7.7 sn

Frenleme

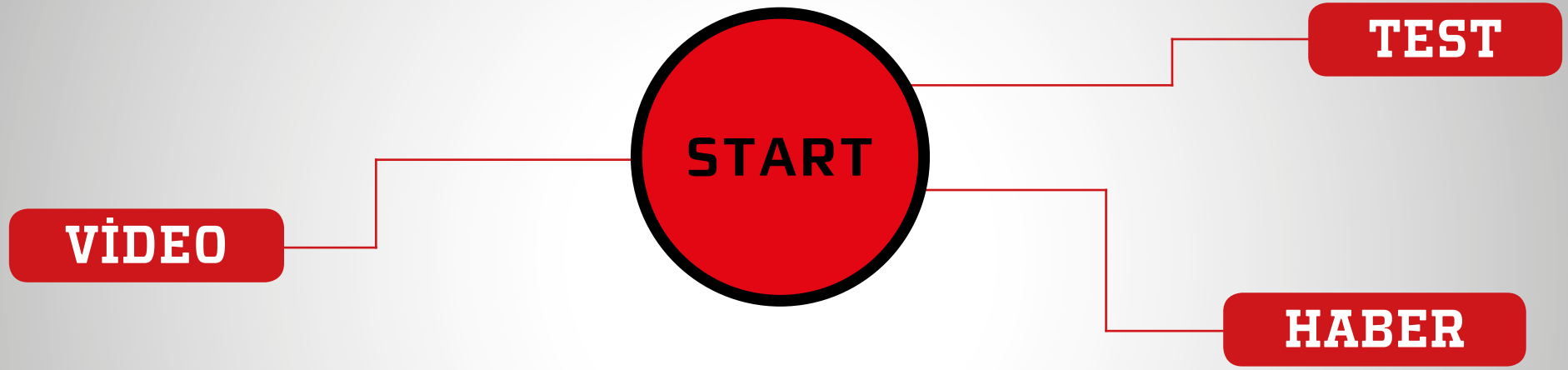
100-0 km/s:	39.0 m
80-0 km/s:	24.6 m
50-0 km/s:	9.6 m

+	Motor, konfor
-	Sert plastik malzemeler



“Eskisinden daha sert ve düz hatları olan otomobilin stop lambaları, markanın yeni tasarım dili çerçevesinde C formuna sahip.”

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

BMW i8

BMW, i8 ile modern zamanlara yönelik bir spor otomobil ortaya çıkarmış. Plug-in-hybrid bir sporcu olan i8; hem hızlı, hem de performansına göre düşük tüketim sağlayabiliyor.



Devir değişiyor ve bu değişimden spor otomobiller de paylarına düşeni alıyorlar. BMW'nin yeni spor otomobil vizyonunu gösteren i8'i ilk defa geçen kış İsviçre'de karlı zeminlerde kullanmış ve ilk izlenimlerime e-otodergi'nin 79'uncu sayısında yer vermiştik. Bu otomobili İstanbul ve çevresindeki yollarda bir gün boyunca kullanarak daha kapsamlı izlenimler edindim.





“*BMW i8'in sürücü odaklı kokpiti modern ve kaliteli.*”

Gövdesi CFRP (Carbon Fiber-Reinforced Plastic -karbon fiber-takviyeli plastik) malzemeden üretilmiş ve 2+2 oturma düzenine sahip bir coupe olan i8, 2800 mm'lik dingil mesafesi ve 1293 mm'lik yüksekliği ile adeta yere yapışık duran bir otomobil. Otomobilin marşpiye hizasından iki tane kat izi çıkıyor. Bunlardan bir tanesi hava akışını arka çamurluğun iç kısmına yönlendirirken, diğeri de yukarı doğru kıvrılarak U formu stoplarla birleşiyor. Tavan çizgisi de geriye doğru akarken yana doğru açılmış bir kanadı hatırlatırcasına spoyler formunu alıyor. Yukarı doğru açılan kapılardan geçmek için kıvrak bir vücuda sahip olmak gerek. Sonuçta bu bir spor otomobil ve kıvrak bedenli bir sürücüyü talep etmesinden daha doğal bir şey olamaz. Ben aracın yanında ileri bakar pozisyonda, vücudumu hafif sola kırarken sağ bacağımı içeri uzatırken, kalçamı içeri atıp, sonra da sol bacağımı aracın içine toplama yöntemi ile çok rahat şekilde içeri girdim. TV'de yer alan bir Autoshow fuarı haberinde olduğu gibi otomobile binmek için geri geri yanaşıp önce kalçayı içeri sokmaya çalışmak komik görüntülere neden olabilir. Kapıyı kapatmak içinse çok hafif bir kuvvet uygulamak yeterli.

İç mekân iki kişi için hayli yeterli. Malzemeler ise doğal veya geri dönüşümlü malzemelerden seçilmiş ve kalite hissi yüksek. Alçak oturma pozisyonu sunan otomobilin eğimli A sütunu dönüşlerde çapraz görüşü biraz kısıtlayabiliyor. Arka koltuklardaki yaşam alanının ufak olması bu tip bir otomobilde dert edilecek türden bir olumsuzluk değil.

Bu otomobil, tasarımı ile olduğu kadar mekanik yönü ile de ilginç bir otomobil. i8'de 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 aktarıyor. Ön taraftaki elektrik motoru için iki oranlı bir şanzıman kullanılmış. Yani i8 dört tekerlekten çekişli bir otomobil. Bataryanın kapasitesi 7.1 kWh olan otomobil fabrika verisine göre yaklaşık 35 km'lik mesafeyi sadece elektrik enerjisi ile kat edebiliyor ve bu durumda 120 km/s maksimum hıza ulaşıyor. BMW Türkiye yetkilileri aracın gerçek hayat kullanımında yaklaşık 25 km kadar bir mesafeyi elektrikli olarak kat edebildiğini ifade ettiler ki, benim de tecrübem bu yönde oldu.



“ Vites değişimlerini direksiyondaki kulakçıklardan yapabilmek mümkün. eDrive tuşu ile tamamen elektrikli olarak yol alınıyor. Kol dayama yerinin altındaki bölüme telefon gibi eşyalar koyulabiliyor. Aracın gövdesi CFRP'den üretilmiş. ”

“ *Kıvrımlı hatları ile i8, yollardaki
en çekici otomobillerden bir tanesi.
Rüzgar direnç katsayısı 0.26 Cd.* ”



Elektrikli kullanımda adeta vızıldayarak giden otomobil, spor modda kükreneye başlıyor. 0-100 km/s hızlamasını 4.4 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı ise fabrika verilerine göre 250 km/s. Katalog verilerine göre 100 km mesafede ortalama 2.1 lt/100 km yakıt tüketen otomobille ben 500 km'yi bulan kullanımda 9.1 lt/100 km'lik ortalama elde ettim. Bu farkın nedenine gelince... Eğer sadece 100 km yol yapmış olsaydım, elektrik enerjisi sayesinde en az 25 km yol yapmış olacağım için zaten yolun dörtte birini benzin harcamadan geçmiş olacaktım. Diğer neden ise aracı gerektiği gibi, yani bir spor otomobil gibi kullanmış olmam. Bu da yakıt tüketimini biraz arttırdı ancak bu performanstaki bir otomobil için yine de yüksek olduğu söylenemez. Dynamic Damper Control adlı elektronik kontrollü amortisörler standart olduğu i8'de önde çift salıncaklı, arkada 5 kollu bağımsız süspansiyon var. Ön-arka ağırlık dağılımı yüzde 50-50 olan otomobil bu tipte bir spor otomobil için ince lastiklerine rağmen (önde 215/40 R20, arkada 245/40 R20) iyi bir tutunmaya sahip, virajlarda ancak ön taraf zaman zaman biraz "hafif" bir his veriyor.



“ Geniş kapı eşiklerinden geçip, alçak koltuk minderine kurulmak kıvrak bir vücut gerektiriyor. ”

SONUÇ

BMW i8, modern zamanların ihtiyaçlarına uygun, performansına göre düşük yakıt tüketimi sağlayan, gerçek bir spor otomobil. 187.923Euro'dan başlayan Türkiye fiyatı ortalama bir tüketici için yüksek olsa bile otomobilin sunduğu performansa ve sahip olduğu teknolojiye göre makul.





“ Gerçek hayat kullanımında
tek şarj ile 25 km yol
yapabilmek mümkün.
Benzinli motorla birlikte
menzil 400 km'yi buluyor. ”





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 (ort.):	2.1 lt /100 km
Fiyat:.....	187.923 Euro (baz) - 215.657 Euro (test aracı)

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

Opel Mokka Dizel Otomatik

Opel modelleri arasında ilk kez Mokka'da yer verilen 1.6 CDTi motor-6 ileri tam otomatik şanzıman kombinasyonunu test ettik.





Opel'in kompakt SUV modeli olan Mokka yeni bir araç değil, 2012 yılında yollara çıkmıştı. Ancak bu sayfalarda gördüğünüz Mokka'nın kalbindeki 1.6 litrelik turbo dizel motor, tüm Opel modelleri arasında ilk kez tam otomatik şanzımanla kumanda ediliyor.

KISACA MOKKA

1.6 dizel-otomatik versiyonda sadece önden çekiş sisteminin sunulduğu Opel Mokka, 4278 mm uzunluğa, 1777 mm genişliğe, 1658 mm yüksekliğe ve 2555 mm dingil mesafesine



sahip. 1470 kg'lık değerle rakiplerinden ağır bir araç olan Mokka 1.6 CDTi Otomatik, 4x4 olmamasına karşın (4x4 aktarma sistemi, 1.4 140 HP benzinli manuel ve 1.6 CDTi 136 HP turbo dizel manuel versiyonlarda opsiyonel olarak satın alınabiliyor), 12.8 derecelik yaklaşma açısı, 24.3 derecelik uzaklaşma açısı, 13.6 derecelik rampa (karın) açısı ve 131 mm'lik yerden yüksekliğiyle hafif arazide sorunsuz ilerliyor. Mokka'nın bagaj hacmi ise, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 356-1372 litre arasında değişiyor.

İLK 1.6 DİZEL-OTOMATİK

136 HP güç ve 320 Nm tork üreten 1.6 litrelik turbo dizel (CDTi Ecotec) motor, Opel modelleri arasında ilk kez Mokka'da olmak üzere 6 ileri tam otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Tüketiciler tarafından aranan bir kombinasyon olan ve bu nedenle Mokka satışlarını katlaması beklenen bu ikili, İstanbul ve çevresindeki sürüşümüzde de gördüğümüz üzere uyumlu bir birliktelik yakalamış. Performans konusunda çok fazla bir iddiası bulunmayan araç, kullanıcının konfor beklentisini karşılıyor. Geleneksel tip tork konvertörlü otomatik şanzımanda vites değişimleri sarsıntısız ve yeterince hızlı.

“ İlk 1.6 dizel-otomatik Opel modeli olan Mokka, tork konvertörlü ve 6 ileri şanzımana sahip.

”

Yokuşlarda geri kayma sorunu da yaşamadık. Vitesler istendiğinde vites kolunun üstüne yerleştirilmiş olan “+” ve “-” butonlarıyla da değiştirilebiliyor ama bu sistem hiç de ergonomik değil. Hatta vitesin konumunu değiştirirken bile (örneğin “P”den “D”ye alırken) eliniz sıklıkla bu butonlara çarpıyor. Tüketime gelince: fabrika verilerine göre 5.1 lt/100 km olan ortalama yakıt tüketimi, bizim kullanımımızda 5.9 lt/100 km olarak gerçekleşti ki bu da iyi bir değer. Karbondioksit salımı ise 134 g/km. Eğer araç biraz daha hafif olsaydı, bu değerler daha düşük olabilirdi.



“ Koltuklar yeterli oturma alanı sunuyor. 356 litrelik bagaj hacmi koltuklar yatırılınca 1372 litreye çıkıyor. ”

BAZ FİYATI 83.100 TL

Opel Mokka 1.6 CDTi Otomatik; Business, Enjoy ve Cosmo olmak üzere üç farklı donanıyla satılıyor. Bu modellerin fiyatları ise sırasıyla 83.100 TL, 83.600 TL ve 91.500 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz test aracımızda Cosmo donanımı bulunuyordu.

Opel Mokka 1.6 CDTi Ecotec 136 HP Otm. FWD S&S**Fabrika verileri**

Motor:.....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:..... 6 ileri tam otomatik
 Maksimum güç: 136 HP @ 3500-4000 d/d
 Maksimum tork:320 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız:188 km/s
 0-100 km/s:..... 10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4278 / 1777 / 1658 mm
 Bagaj hacmi:.....356-1372 lt
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):.....6.1 / 4.5 / 5.1 lt 100 km
 Fiyat:.....91.500 TL

+Dizel-otomatik kombinasyonu, tüketim
 -Ağırlık, bu versiyonda 4x4 seçeneği yok

134 g/km

C



Hyundai i30 GDI DCT

*Makyajlı i30 HB'nin en ilgi gören versiyonu
1.6 GDI DCT'yi konuk ettik.*





I

kinici nesli 2011 Frankfurt Motor Show'da tanıtılan Hyundai'nin C sınıfındaki başarılı temsilcisi i30, 2015 Cenevre Otomobil Fuarı'nda görücüye çıkan makyajlı haliyle yine sınıfında üst sıraları zorlamaya aday görünüyor.



TASARIM VE İÇ MEKAN

Makyajlı i30'un dışında yapılan en önemli değişiklik öndeki altıgen ızgarada yapılan revizyon. Hyundai i30'un iç mekanına girildiğinde sizi ferah ve geniş bir ortam karşılıyor. Üst kısımda yukarıya ve geriye açılan cam tavan da bu ortama katkı sağlıyor. Otomobilin ön ve arka görüş açıları başarılı, geniş tasarımlı dikiz aynaları da size yeterli derecede görüş imkanı sağlamış. Yeterli derecede diz ve baş mesafesi sunan arka bölümde 4-5 kişilik aile veya arkadaş grubuyla yapılan yolculuklarda rahatça vakit geçirmenizi sağlıyor.

Genel olarak ergonomi konusunda başarılı ve bir problem bulunmayan otomobilin iç mekanında yeterli sayıda eşya gözü mevcut ve bu da günlük kullanımlarda otomobile rahatça yerleşmenizi sağlıyor.

Günümüzde özellikle şehir içi kullanımında en önemli konulardan biri olan park etmede hem ön hem de arka park sensörlerine ek olarak dikiz aynasına entegre geri görüş kamerası sunulması sürücünün işini oldukça kolaylaştırmış. Park konusunda daha da fazla yardım istiyorsanız başarılı çalışan Akıllı Park Asistanı sayesinde

“

*i30 HB, modern ve sportif
bir tasarıma sahip.* ”

hem yatay hem de dikey park edebilen otomobil imdadınıza yetişiyor. Ayrıca bu sistem, park yeri çıkış yardımcısına da sahip.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Hyundai i30'un sürüş tepkilerine baktığımızda aracın yol tutuşu ve konfor düzeyi başarılı. Sportiflik ile konfor arasında hisler sunan bir performansa sahip. Flex Steer adı verilen özelliğe sahip direksiyonda Comfort, Normal, Sport olmak üzere üç farklı sürüş modu bulunuyor. Comfort modunda hafifleyerek şehir içinde yumuşak bir kullanım sunan direksiyon, Sport modda otoyol sürüşlerine daha uygun hale geliyor ancak beklenildiği kadar bir sertleşme hissiyatı vermiyor.



7 İLERİ DCT

Hyundai i30'un makyajlanma operasyonunda en önemli detay hiç şüphesiz 6 ileri otomatik'in yerini alan 7 ileri çift kavramalı DCT şanzıman. Bu 7 ileri DCT çift kavramalı şanzımanın yakıt ekonomisine yönelik bir karaktere sahip. Kalkışın hemen ardından ikinci vitese geçen şanzıman, şehir içi trafiğinde çok düşük hızdaki sürüşlerde bile neredeyse tamamen durmadan birinci vitese kolay kolay dönmüyor. Şanzıman motorun arttırılmış torkuna da güvenerek hızlanmak için verdiğiniz hafif gaz tepkilerinde vites küçültmekte acele etmiyor, fakat ciddi anlamda hızlanmak amacıyla gaza bastığınızda o da buna anında 2-3 vites birden düşürerek sizi şaşırtabiliyor. Yokuş aşağı inişlerde de motor freni yaparak o anda korumak istediğiniz hıza geldiğinizde bunu algılayarak vites yükseltmemesi de faydalı bir özellik. Genel olarak baktığımızda hızlı ve sarsıntısız vites geçişleri sunan şanzımanın çeşitli sürüş koşullarında verdiği kararlar da gayet yerinde. Ben açıkçası bu şanzımandan oldukça keyif aldım ve Hyundai bu konuda dersini iyi çalışmış. 1.6 benzinli motoru ve yeni 7 ileri DCT şanzımanı ile daha canlı ve akıcı sürüşe sahip olan otomobilin bu kombinasyonla makul derecede yakıt tüketimine sahip. Aracın fabrika



“ i30 1.6 GDI DCT'nin motoru 135 HP güç ve 164 Nm tork ürettiyor. Otomobilin bagaj hacmi ise 378 litre. ”

verilerinde ortalama tüketim şehir içinde 7.5 lt/100 km. Şehir dışında bu menzil 4.8 lt'ye inerken, ortalama tüketim ise 5.8 lt/100 km.

SONUÇ

Genel olarak bakıldığında Hyundai i30 1.6 GDI DCT, makyajlanan yeni ön görünümü,

ferah bir kullanım alanı sunan iç yapısı ve başarılı 7 ileri DCT otomatik şanzımanı ile başarılı bir hatchback otomobil olarak göze çarpıyor. e-otodergi'nin otomobil satış raporlarında da göreceğiniz gibi bu model şu an sınıfında ülkemiz yollarında zirveyi zorluyor.



Hyundai i30 HB 1.6 GDI DCT

Fabrika verileri

Motor:..... 1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman:..... 7 ileri çift kavramalı otomatik (DCT)
 Maksimum güç:135 HP @ 6300 d/d
 Maksimum tork:164 Nm @ 4850 d/d
 Maksimum hız:192 km/s
 0-100 km/s:..... 10.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4300 / 1780 / 1470 mm
 Bagaj hacmi:..... 378 lt
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):..... 7.5 / 4.8 / 5.8 / lt 100 km
 Baz fiyat:64.850 TL

+Tasarım, şanzıman
 -Düşük tork

136 g/km

C

Seat Leon FR ACT DSG

Leon modelinin ACT teknolojili versiyonu, daha güçlü olmasına karşın daha düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı vaat ediyor.





Daha önce de e-otodergi sayfalarına taşıdığımız Seat Leon modeli, bu kez ACT teknolojili versiyonuyla konuğumuz oldu.

SPORTİF TASARIM

Güncel görünümüne 2013 yılında kavuşan Leon, VW Grubu'nun İspanyol markası Seat'ı kompakt sınıfta temsil ediyor. Sportif tasarımıyla öne çıkan otomobil, bu sayfalarda gördüğünüz hatchback gövdeli versiyonunda

4271 mm uzunluğa, 1816 mm genişliğe, 1444 mm yüksekliğe ve 2634 mm dingil mesafesine sahip. 380 litrelik, bu sınıf için küçük sayılacak bir bagaj hacmi sunan Leon'un FR 150 HP ACT DSG S&S modelindeki boş ağırlığı ise 1188 kg.

SADE İÇ MEKAN

Otomobilin iç mekanı, dış tasarımının gölgesinde kalıyor. Sade hatlarıyla dikkat çeken kokpitte, renkli ve dokunmatik ekrandaki grafikler ve yazı karakterleri artık günümüzün gerisinde kalmış durumda. Ancak hemen belirtelim: Ekrandan kumanda edilen tüm işlevler kusursuz çalışıyor. Önde ve arkada yeterli baş, diz ve omuz mesafeleri sunuluyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı da tatminkar. Malzeme ve işçilik kalitesinin ortalama olduğu Leon hem koltuklar hem de kumanda birimlerinin yerleşimi bakımından ergonomik bir otomobil.



“

Leon FR'n gösterge ve kumanda birimleri kolay anlaşılan ve rahat kullanılan bir yapıya sahip.

”

ACT TEKNOLOJİSİ

Test aracımızda ACT teknolojili 1.4 TSI motor ve 7 ileri DSG şanzıman bulunuyor. Stop-Start sistemine de yer verilen 4 silindirli ve 16 supaplı, benzinli motor, 150 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 215 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.0 saniye. Gelelim bu aracın en öne çıkan özelliği olan ACT teknolojisine: İngilizce Active Cylinder Management (Aktif Silindir Yönetimi) ifadesinin kısaltılmışı olan ACT, yüksek güç gerekmediği durumlarda iki silindirin devre dışı bırakılarak yakıt tüketimi ve karbondioksit salımında düşüş elde edilmesini amaçlayan bir teknoloji. Öyle ki; 4 silindirli ve egzoz turbo şarjıyla aşırı beslenen 16 supaplı modern motor, 250 Nm maksimum torkunun 100 Nm ve daha düşüğü talep edildiği durumlarda ve 1250-4000 d/d arasında, 130 km/s hızın altında ilerlendiği sırada 2 ve 3 numaralı silindirlerini kapatıyor. Böylece yakıt tüketimini her 100 km'de 0.4 lt azaltarak daha verimli bir sürüş sağlıyor. Bunu, egzoz ve emme supaplarına kumanda eden egzantrik milini 0 dereceli bir noktaya kaydırarak yapıyor ve aynı anda yakıt enjeksiyonunu ve buji ateşlemesini de kesiyor.



Sürücü ve yolcuların hissetmedikleri bu otomatik işlemin sonucunu daha iyi anlayabilmek için size şu karşılaştırmayı yapalım: Manuel şanzımanla kumanda edilen ve 125 HP maksimum güce sahip olan Leon 5.2 lt/100 km ortalama yakıt tüketimine sahipken ACT teknolojili, DSG şanzımanlı ve 150 HP'lik Leon'un tüketimi 4.7 lt/100 km. Yine bu iki modelin karbondioksit salımları ise sırasıyla 120 g/km ve 109 g/km. Üstelik ACT'li versiyonun performansı da çok daha iyi. Yani hesap ortada.



“ ACT teknolojisi sayesinde, 4 silindirli motorun 2 silindirli, ihtiyaç olmadığı anlarda otomatik olarak kapanıyor. ”



FİYATI 74.500 TL

Bu karşılaştırmayı yapmışken, elbette fiyatlardan da bahsetmek gerekiyor: Leon 1.4 TSI 125 HP Manuel'in fiyatı 65.000 TL iken 1.4 TSI 150 HP ACT DSG'nin fiyatı 74.500 TL. Aradaki 9500 TL'lik fark, bence daha yüksek performans, daha düşük tüketim, daha düşük emisyon ve DSG konforu için değer. Ama elbette karar yine de sizin.

Seat Leon FR 1.4 TSI ACT DSG S&S**Fabrika verileri**

Motor:..... 1395 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman:..... 7 ileri çift kavramalı otomatik (DSG)
 Maksimum güç: 150 HP @ 5000-6000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-3500 d/d
 Maksimum hız: 215 km/s
 0-100 km/s:..... 8.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4271 / 1816 / 1444 mm
 Bagaj hacmi:..... 380 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 5.6 / 4.2 / 4.7 lt 100 km
 Fiyat: 74.500 TL

+Tasarım, tüketim, performans, emisyon
 -Bagaj hacmi, dış dikiz aynaları tek açılı

109 g/km **B**

Volkswagen Caravelle 8+1

Binek otomobil ruhsatlı yeni Caravelle 8+1 sayfalarımıza konuk oldu.





Dünya tanıtımı bu yılın Mayıs ayında İstanbul Autoshow'da gerçekleştirilen yeni Volkswagen Caravelle modelini, 2.0 TDI motor ve manuel şanzımana sahip 8+1 oturma düzenli versiyonuyla test ettik.



UZUN ŞASI

T6 olarak adlandırılan yeni VW Caravelle, kardeşi Transporter'daki gibi standart ve uzun şasi olmak üzere iki şasi seçeneği sunmak yerine, sadece uzun şasiyle satılıyor. Bu modelin uzunluğu 5292 mm, genişliği 1904 mm, yüksekliği 1990 mm, dingil mesafesi ise 3400 mm. Boş ağırlığı 1901 kg olan otomobilin azami yüklü ağırlığı ise 3080 kg. Yeni ızgara, tamponlar, far ve stop lambaları sayesinde hem önden hem de arkadan bakıldığında modern bir görünüm sergileyen Caravelle, yandan bakıldığında ise standart bir minibüs yapısına sahip. Sağ tarafta elektrikli olarak açılan sürgülü kapısı bulunan otomobilde, elektrikli ön camların yanı sıra ikinci koltuk sırasının

sol tarafında manuel olarak açılan bir cam daha bulunuyor. Arka bölümdelikler ise sadece klimanın havalandırmasıyla yolculuk yapıyorlar.

8+1 OTURMA DÜZENİ

8 yolcu (önden arkaya doğru 1+2+2+3 dizilişinde) ve 1 sürücünün bağımsız koltuklarda yolculuk ettiği yeni Caravelle, rahat ve konforlu koltuklara sahip. Hem önde hem de arkada bağımsız askılı, çift salıncaklı, teleskopik amortisörlü ve viraj denge çubuklu McPherson süspansiyon sisteminin bulunduğu araç, konfor konusunda üzerine düşeni yapıyor. Klimanın havalandırma kanallarının her koltuk sırasının tavanında yer alması da önemli bir detay.

“Otomobil ruhsatlı olması sayesinde kullanmak için ticari belge gerekmeyen Caravelle 8+1'in aynaları büyük ama tek açılı. Göstergeler sade tasarımlı. Vites kolunun yeri iyi.”

“Yüksek konumlu sürücü koltuğu yola hakim bir sürüş sağlıyor. Koltuklar rahat. Sürgülü kapı elektrikli.”

HAKİM SÜRÜŞ

Yüksek oturma konumlu Caravelle, yola hakim bir sürüş sağlıyor. Aynalar yeterli büyüklükte ama tek açılı. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert olan otomobil, VW'nin binek modellerinden tanıdığımız servotronik direksiyon sistemi ve simidiyle kendini pek de minibüs gibi hissettirmiyor. 6 ileri manuel şanzımanın vites kolunun yeri iyi. Ancak ben bu aracı satın alacak olsam mutlaka DSG şanzımanlısı tercih ederdim. Malzeme kalitesi ve işçilik yeterli düzeyde. Ön konsoldaki 5 inç'lik renkli ekran kolay kullanımlı.

2.0 TDI 140 HP

Test aracımızda yer alan 2.0 litrelik turbo dizel motor 140 HP güç ve 340 Nm tork üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, otomobile 173 km/s maksimum hız ve 12.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Aracın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 7.0 lt/100 km iken, biz testimizde ortalama 8.4 lt/100 km'lik değer elde ettik. 184 g/km'lik karbondioksit salımı ise hayli fazla.



FİYATI 103.200 TL

Yeni Caravelle Türkiye’de hepsi 2.0 TDI olmak üzere 102 HP, 140 HP ve 180 HP güç çıkışlı üç farklı modelle ve Trendline ile Comfortline donanımlarıyla satışa sunuldu. 102 HP’de sadece manuel, 140 HP’de ister manuel ister DSG, 180 HP’de ise sadece DSG şanzıman seçeneği bulunuyor. Bu dört modelin fiyatları ise sırasıyla 89.620 TL, 103.200 TL, 110.180 TL ve 116.490 TL. Yeni Caravelle, binek otomobil statüsünde olması dolayısıyla (kullanıcı için herhangi bir ticari belge gerekmiyor, İstanbul’da Boğaziçi Köprüsü’ne girebiliyor) önemli bir avantaja sahip. Sunulan motor ve şanzıman seçenekleri de, her ihtiyaca cevap verebilecek nitelikte.





VW Caravelle 2.0 TDI Manuel 8+1 Comfortline

Fabrika verileri

Motor:.....1968 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:.....6 ileri manuel
 Maksimum güç:140 HP @ 3500 d/d
 Maksimum tork: 340 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız:173 km/s
 0-100 km/s:.....12.2 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):5292 / 1904 / 1990 mm
 Boş ağırlık:1901 kg
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):.....8.9 / 5.9 / 7.0 lt 100 km
 Fiyat:103.200 TL

+ Binek otomobil konumunda olması
 - Fazla yenilik yok diye eleştiriliyor

184 g/km

E

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 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, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi