

WWW.

e-otodergi.com
TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ

TEMMUZ-AĞUSTOS 2023

SAYI:168



15

YAŞINDA

KARŞILAŞTIRMA OPEL ASTRA 1.2 130 HP AT & VW GOLF 1.5 ETSI 150 HP DSG SÜRÜŞ İZLENİMLERİ BMW 320i M SPORT • NISSAN QASHQAI E-POWER • DACIA DUSTER

15 yıl

Türkiye’de ilklerin dergisi olan e-otodergi 15 yaşında! 15 yıl, insan ömründe uzun bir zaman. Türkiye şartlarında 15 yıl, bir yayın için de uzun bir zaman dilimi.

15 yılda hatalarımız oldu mu? Mutlaka oldu, kimi zaman bitmemiş cümleler, kimi zaman karışmış tablolar... Hiçbir zaman ısmarlama habere yer vermedik, sürüş izlenimlerimiz ve testlerimiz hep bağımsızdı. Advertorial yaptığımızda, bunu Basın Meslek İlkeleri’ne uygun olarak, tereddüde yer bırakmayacak şekilde belirttik. e-otodergi, günümüz “sosyal medya” çağında, kelimesi kelimesine ısmarlama içeriklerin, test veya inceleme olarak insanlara sunulduğu; advertorial-ücretli içeriklerin hiçbir uyarı olmaksızın, adeta bağımsız testmiş gibi servis edildiği bir ortamda; gerçekten bağımsız inceleme yapan az sayıdaki mecradan biri olarak kaldı. Hatta öyle ki son dönemde doğruları ve gerçekleri okumak, bazı firmalara rahatsızlık verir hale geldi ve sürüş izlenimi yazılarının sert olduğunu ifade edenler oldu. Ben ise gördüğümü ve gerçekleri yazdığımı söyledim. Gerçekler bazen acı olabilir... Sonuç olarak bir gazetecinin asli görevi, insanların gerçekleri bilme hakkını gözetmektir.

e-otodergi’nin 15. yaşı vesilesiyle en başta e-otodergi okurlarına, ilgisini eksik etmeyen sektör yetkililerine teşekkür ederim. Ayrıca dergide emeği olan ekonomi yazarımız İsa Demir’e, görsel yönetmenimiz Suat Köksal’a, yazılımcımız Mustafa Murat Arslan’a, 15 yıldır muhasebecimiz olan Sayın Muhasebe’den Doğan Yıldırım’a; eski ortağım Emre Anamur’a, uzun bir zaman fotoğraf editörlüğümüzü yapan Gürkan Çağlar’a, derginin ilk dönemlerinde yazılım konusunda destek olan İsmail Turna’ya, Suat Köksal’ın askerlik döneminde derginin tasarımını üstlenen Hakan Tekin’e ve proje bazlı çalıştığımız arkadaşlara teşekkür ederim.

Keyifli okumalar,

Tarık Akagün

tarik@e-otodergi.com





HABERLER

- 08 Toyota CH-R
- 15 Ford Mustang Mach-E
- 20 Rakamlarla otomotiv
- 21 Haziran 2023 otomobil satışları
- 28 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 29 Karbondioksit emisyon değerleri

KARŞILAŞTIRMA

- 30 Opel Astra 1.2 130 HP AT & Volkswagen Golf 1.5 eTSI 150 HP DSG



SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 38 BMW 320i M Sport
- 42 Nissan Qashqai E-Power Platinum Premium
- 49 Dacia Duster 1.3 TCe 150 HP 4x4 Essential
- 55 DS 4 1.5 BlueHDi 130 HP Otomatik Performance Line

YASAL UYARI

- 61 e-otodergi yasal uyarı yazısı

e-otodergi

TEMMUZ-AĞUSTOS 2023 - SAYI 168

Sahibi

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

Editör

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Grafik Tasarım

Design Adworks
iletisim@designadworks.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



BMW CE 02 tanıtıldı

BMW Motorrad'ın şehir içi kullanıma yönelik modeli BMW CE 02 tanıtıldı. Tamamen elektrikli BMW CE 02 sıra dışı tasarımı, 90 km'ye varan menziliyle Türkiye yollarıyla buluşmak için gün sayıyor. BMW CE 02, 11 kW/15 HP'lik güç çıkışına sahip motor seçeneğine sahip. 90 km'ye varan menziliyle şehir içi için uygun bir menzile sahip aracın maksimum hızı ise 95 km/h. BMW CE 02, 132 kg ağırlığa sahip olan 11 kW'lık versiyonuna ek olarak 119 kg ağırlığında 4 kW'lık bir seçeneğe daha sahip. Yeni BMW CE 02, 750 mm yüksekliğe sahip selesi ve aynı zamanda eğlenceli yol tutuş özellikleri sunma iddiasında. Hidrolik sönümlmeli teleskopik çatal Yeni BMW CE 02'nin ön tekerleğinin en iyi derecede yola tutunmasını sağlarken, arkada tek taraflı amortisör kullanılıyor. Yeni BMW CE 02'nin güvenli duruşunu sağlayan fren sistemi ön tekerlekte ABS ile destekleniyor. BMW CE 02 standart olarak 0.9 kW şarj ünitesiyle geliyor. Highline donanımında ise daha hızlı şarjı destekleyen 1.5 kW harici şarj cihazı kullanılıyor.

GERÇEKÜSTÜ

DAHA FAZLA BİLGİ

RANGE ROVER
VELAR



Borusan Otomotiv



Ford Explorer online test sürüşü

Tamamen elektrikli Ford Explorer için sanal test sürüşü sitesi açıldı. Sanal test sürüşünde araç rengi, arka plan ve müzik, sürücünü kişisel tercihine göre ayarlanabiliyor. Sanal sürüş boyunca araç içi, drone ve sinematik kameralar arasında geçişler yaparak 3 farklı açıdan kullanım sağlanabiliyor. Test sürüşü deneyimi, yolculuk tamamlandıktan sonra çeşitli sosyal medya hesaplarından da paylaşılabiliyor. Avrupa pazarı için Almanya'da tasarlanan ve Almanya'nın Köln şehrindeki Ford Cologne EV Centre'da üretilecek tamamen elektrikli Ford Explorer 446 cm uzunluğa ve 160 cm yüksekliğe sahip. Bagaj hacmi ise 450 lt. Yeni Explorer, DC hızlı şarj ile 25 dakikada yüzde 10'dan batarya doluluk oranından yüzde 80 batarya doluluk oranına ulaşabiliyor. Explorer ve Explorer Premium olarak iki özel versiyona sahip olan tamamen elektrikli yeni Ford Explorer'ın 2024 yılında Avrupa ve Türkiye'de pazara sunulması planlanıyor.

Tamamen elektrikli Explorer'ı sanal test sürüşü ile keşfetmek için şu adresi ziyaret edebilirsiniz: <https://driveelectricexplorer.com/>

e-otodergi

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



Türkiye’de Yılın Otomobili Nissan X-Trail

Otomotiv Gazetecileri Derneği(OGD) tarafından bu yıl 8’nci kez gerçekleştirilen ‘Türkiye’de Yılın Otomobili’ yarışmasında Nissan X-Trail, 7 finalist otomobil arasından 3580 puanla birinci seçildi. 64 otomotiv gazetecisinin puanlama yaptığı yarışmada her gazeteci 250 puanı finalist otomobillere dağıtıyor.

OGD tarafından düzenlenen yarışmada “Yılın Basın Lansmanı” ödülünü Iğdır ve Kars’ta düzenlenen Dacia Jogger lansmanı alırken, “Yılın İnovasyonu” ödülünü “arka koltuk ekran deneyimi” ile BMW 7 Serisi, “Yılın Tasarımı” kategorisi ödülünü ise Peugeot 408 aldı.

Intercity İstanbul Park’ta düzenlenen törende bir konuşma yapan OGD Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Sandık, “Yılın Otomobili bir marka haline geldi. Türkiye’deki otomotiv firmalarının yanı sıra yurtdışındaki ana merkezler tarafından da takip ediliyor. Bu OGD ve Yılın Otomobili organizasyonunun başarısını gösteriyor. Yılın Otomobili ödülünün yanı sıra diğer kategorilerde verdiğimiz ödüller de büyük ilgi görüyor. Hatta Yılın Otomobili ödülünden bile daha fazla rekabet yaşanıyor. Bu da doğru işler yaptığımızın bir kanıtı” diye konuştu.

Nissan Türkiye Genel Müdürü Charbel Abi Ghanem de yaptığı konuşmada otomotiv gazetecilerinin verdiği bu karardan büyük mutluluk duyduklarını söyledi. Ghanem sözlerine şöyle devam etti; “Hepinizin bildiği gibi Nissan X-Trail gerek şehir içi gerekse de şehir dışı noktalarda benzersiz bir deneyim sunan ve Türk ailelerinin ihtiyacını karşılayacak yetenekli bir SUV. Bu değerli ödülü kazanmanın gururunu yaşıyoruz.”

“Türkiye’de Yılın Otomobili 2023” yarışması Bosch Car Service, Bridgestone, Intercity İstanbul Park, Shell Helix Motor Yağları ve TÜV TÜRK sponsorluğunda gerçekleşiyor.





Renault Rafale tanıtıldı

Renault coupe SUV olarak tanımladığı yeni crossover modeli Rafale'yi tanıttı. Renault model gamının en üst noktasında yer alacağı söylenen Rafale, CMF-CD platformu kullanılarak üretilecek D segmenti bir otomobil. Otomobil ismini Fransız Rafale uçaklarından alıyor. Renault, 20. yüzyılın başlarında; otomobiller dışında trenler ve uçaklar için içten yanmalı motorlar ürettiyordu. 1933'te bir başka üretici olan Caudron'u devralan marka, Caudron-Renault'yu kurdu ve tüm uçaklara önemli rüzgârların isimleri verildi. Buna göre, rekor kırmak için tasarlanan tek koltuklu yarış uçağı C460, 1934'te Rafale olarak yeniden adlandırıldı. Bu uçak o dönem ulaştığı 445 km/h'lik hız ile dikkatleri üzerine çekti. Renault Rafale de, dikkatleri çekmek için tasarlanmış bir otomobil. Tasarımında keskin çizgilerin ve sert hatların kullanıldığı Renault Rafale, Renault Tasarım Başkan Yardımcısı Gilles Vidal'in "Design Renault"nın lideri olarak yarattığı yeni görsel dile göre tasarlanarak üretilen ilk otomobil olacak.

Elektrikli Opel Astra siparişe açıldı

Elektrikli Opel Astra siparişe açıldı. Teslimatları 2023 Eylül ayında başlayacak Opel Astra Elektrik ön siparişi için 75.000 TL'lik kaparo yatırmak gerekiyor. Yeni Opel Astra Elektrik'in elektrik motoru 115 kW/156 HP güç ve 270 Nm tork sağlıyor. Eko, Normal ve Spor olmak üzere üç farklı sürüş seçeneği sunulan elektrikli Astra'nın maksimum hızı 170 km/h. Otomobilin 0-100 km/h hızlanma süresi ise 9.2 saniye. Opel Astra Elektrik, WLTP normuna göre 418 km'ye varan menzile sahip. Astra'da 6 hücreli, 17 modülde 102 batarya hücresinden oluşan 54 kWsa'lık lityum-iyon batarya yer alıyor. Astra Electric, 100 kilometrede ortalama 14,8 kWsa elektrik tüketiyor. Fren enerji geri-kazanım sistemi sürüş sırasında tüketilen enerjinin bir kısmının geri kazanılabilmesini sağlıyor. Astra Elektrik, 100 kW doğru akım ile hızlı şarj edildiğinde yüzde 80 batarya kapasitesine yaklaşık 26 dakikada ulaşabiliyor. Tamamen elektrikli Astra ayrıca evdeki duvar tipi şarj istasyonu için standart olarak üç fazlı 11 kW dahili şarj cihazı ile donatılmış durumda.



Yeni Toyota CH-R hazır

Türkiye'de üretilen yeni nesil Toyota CH-R'nin, 2023 yılının son çeyreğinde satışa sunulması planlanıyor.





Toyota C-SUV segmentindeki crossover modeli CH-R'nin yeni neslini tanıttı. İlk nesil CH-R çıktığında, çoğu otomotiv gazetecisi tarafından heyecan vermeyen tasarımlı otomobiller ürettiği ifade edilen Toyota için de yeni bir sayfa açılmış oldu. Zira marka, istediği zaman kalıpların dışına çıkabileceğini gösterdi.



Yeni Toyota CH-R, tıpkı ilk nesildeki gibi modern hatlara sahip. Ancak daha keskin bir görünümü var ve yola çıkmış bir konsept otomobil havası taşıyor. Gövdeye gizli kapı kolları ve yeni çift renk gövde otomobilin dikkat çekici görsel özellikleri.

Yeni Toyota CH-R 2023, 4360 mm uzunluğa, 1830 mm genişliğe, 1570 mm yüksekliğe ve 2640 mm dingil mesafesine sahip. İç mekânda da modern çizgiler hâkim. Otomobilin iç mekânında geri dönüştürülmüş malzemelerin kullanılmasına öncelik verilirken, hayvansal malzeme kullanılmamış.

Toyota C-HR, yeni 12.3 inç tamamen dijital

gösterge ekranıyla teknolojik bir sürüş deneyimi sunuyor. Keskin grafiklere sahip dijital göstergeye aktarılan veriler, sürücü tercihlerine ve önceliklerine göre kişiselleştirilebiliyor. Yeni model, Toyota modellerinde ilk defa sunulan yeni 12.3 inç dokunmatik multimedya ekranı ile sunuluyor. Multimedya sisteminde Apple CarPlay veya Android Auto ile akıllı telefon bağlantıları gerçekleştirilebiliyor.

Toyota CH-R 2023 Avrupa'da 1.8 Hybrid 140 HP, 2.0 Hybrid 198 HP ve 2.0 Plug in Hybrid 223 HP olmak üzere 3 farklı hibrit güç seçeneğine sahip olacak. 2.0 Hybrid önden çekişli ve AWD aktarmalı versiyonlara sahipken, diğer güç seçenekleri sadece önden çekişli olacak.

YENİ TOYOTA CH-R YOLLARA ÇIKMIŞ BİR KONSEPT OTOMOBİL HAVASINDA. GÖSTERGE PANELİ MODERN BİR OTOMOBİLDEN BEKLENECEĞİ GİBİ DİJİTAL. EV BUTONU VİTES KONSOLUNDA.

Avrupa için tasarlanan, Avrupa’da geliştirilen ve Türkiye’de üretilen yeni Toyota C-HR 2023 yılı son çeyrekte ülkemizde satışa sunulacak.

Büyük bir merakla beklenen modelin dünya prömiyerinde açıklamalar yapan Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO’su Ali Haydar Bozkurt, “Bundan 7 yıl önce ilk nesil Toyota C-HR modelini pazara sunduğumuzda büyük ses getirmiştik ve aynı etkinin ikinci nesilde de yaşanacağını görebiliyoruz. Segmentine farklı bir soluk getiren, ikon olmuş bir modelden söz ediyoruz. Aynı zamanda Toyota ürün gamı içerisinde de farklı bir konuma sahip. Toyota C-HR modelimiz sadece adet anlamında değil aynı zamanda marka imajı anlamında da büyük bir önem taşıyor. Toyota C-HR, markamızla duygusal bağ kurulmasına öncülük yapan bir model ve yeni nesliyle bu iddiasını daha da ileriye taşıyacak” dedi.

Aynı zamanda Toyota C-HR modelinin Türkiye’de üretilmesinin ayrı bir öneme sahip olduğunun altını çizen Bozkurt, “Toyota C-HR’ın ikinci neslinin yine Türkiye’de üretiliyor olması gurur verici. Toyota markası adına global ölçekte önem taşıyan bir model ve sadece birkaç yılda Corolla gibi ana modellerden biri haline geldi. Yıl sonuna doğru Türkiye’de satışa sunulacak olan yeni Toyota C-HR öncelikle



tam hibrit modeli ile sunulacak. Bununla birlikte önümüzdeki yıl binek otomobil pazarında Türkiye’de üretilen ilk plug-in hibrit versiyonunu da sunmak için çalışmalar yapıyoruz” dedi.



ÇİFT RENKLİ GÖVDE OTOMOBİLİN
FARK YARATAN DETAYLARINDAN. CH-R
2023, 4360 MM UZUNLUĞA, 1830 MM
GENİŞLİĞE, 1570 MM YÜKSEKLİĞE VE
2640 MM DİNGİL MESAFESİNE SAHİP.



Dacia Spring satışa sunuldu

Dacia Spring, 875.000 TL'lik lansman özel fiyatıyla Türkiye'de satışa sunuldu. A segmenti olarak da bilinen mini sınıf bir şehir otomobili olan Dacia Spring 3734 mm uzunluğa, 1579 mm genişliğe, 1513 mm yüksekliğe (tavan barları dâhil), 2423 mm dingil mesafesine sahip. Bagaj hacmi ise 290 lt. Dacia Spring Electric 65'te görev yapan elektrik motoru 48 kW (65 HP) güç ve 113 Nm tork üretiyor. 0-50 km/h hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlayan otomobil, 0'dan 100 km/h hıza ulaşmak içinse 13.7 saniyeye ihtiyaç duyuyor. Maksimum hızı 125 km/h olan Dacia Spring 26.8 kWh kapasiteli lityum iyon bataryaya sahip. WLTP normuna göre şehir içi sürüşte 310 km menzile ulaşan otomobilin ortalama WLTP menzili ise 220 km. AC 7.4 kW şarj noktasında 0'dan yüzde 100 batarya doluluğuna ulaşmak için gereken süre 4 saat 51 dakika, DC şarjda yüzde 80'lik batarya doluluğuna ulaşmak için gereken süre ise 56 dk.



Hyundai IONIQ 5 N

650 HP'lik tamamen elektrikli Hyundai IONIQ 5 N, İngiltere'de düzenlenen Goodwood Hız Festivali'nde tanıtıldı. "Günlük Spor Otomobil" sloganına sahip IONIQ 5 N, standart IONIQ 5'lere göre daha dayanıklı bir gövdeye sahip. Bunun için gövdeye 42 noktada ekstra kaynak yapılmış ve 2.1 metre daha fazla gövde yapıştırıcısı kullanılmış. Motor ve akü montajı da yüksek performans kullanımına uygun hale getirilirken, ön ve arka alt şasiler yanıl sağlamlık için geliştirilmiş. IONIQ 5 N, 21 inçlik alüminyum jantlar üzerinde hareket ederken daha güçlü elektrikli motor torkuna dayanacak şekilde üretilmiş. Otomobilde önde 166 kW (226 HP), arkada ise 282 kW (383 HP) güç üreten 2 elektrik motoru görev yapıyor. Toplam sistem gücü 609 HP olan otomobil "N Grin Boost" modunda ise 650 HP'lik güce ulaşıyor ve 0-100 km/h hızlanmasını 3.4 saniyede tamamlıyor. Drift moduna sahip Hyundai IONIQ 5'in N Active Sound özelliği de benzinli motorlar gibi ses çıkararak, içten yanmalı motorlara özlem duyanları mutlu etmeyi hedefliyor.

MG4 Electric XPOWER

Şimdiye kadar üretilmiş en güçlü MG modeli olan MG4 Electric XPOWER 2023 Goodwood Hız Festivali'nde tanıtıldı. MG4 Electric XPOWER, önde (150 kW) ve arkada (170 kW) elektromotorları aracılığıyla dört tekerleğe 320 kW-435 HP sistem gücü sağlayan, tamamen yeni bir çift motorlu konfigürasyona sahip. MG4 Electric XPOWER, 0-100 km/s hızlanmasını 3.8 saniyede tamamlıyor. Yeni model, alışlagelmiş yüksek performanslı hatchback modellere kıyasla daha mütevazı ancak yine de gösterişli görünüyor. Zarif dış tasarım ve teknik geliştirmeler; "XPOWER" fren kaliperleri, çift renkli siyah tavan, yeni 18 inçlik alaşım jantlar ve cilalı süslemelere ek olarak özel ve MG tarihinde önemli bir yere sahip "Hunter Green" renk seçeneğini de içeriyor. MG'nin mühendislik ekibi, rejeneratif fren yazılımını da uygun koşullarda tek pedallı sürüşe izin verecek şekilde yeniden kalibre etti. 345 mm'lik fren disklerine sahip MG4 XPOWER'ın 100-0 km/s fren mesafesi 33,9 metre olarak açıklandı. Yeni model, Doğan Trend Otomotiv güvencesiyle 2023'ün son çeyreğinden itibaren Türkiye yollarına da çıkmaya hazırlanıyor.



Makyajlı Renault Clio tanıtıldı

Renault'nun B segmentindeki temsilcisi Clio'nun Türkiye ön gösterimi İstanbul'da düzenlenen basın toplantısı ile yapıldı. Toplantıda Renault Ürün Performansı Başkan Yardımcısı Bruno Vanel, Renault Tasarımdan Sorumlu Başkan Yardımcısı Gilles Vidal, Renault Global CEO'su Fabrice Cambolive ve MAİS A.Ş. Genel Müdürü Dr. Berk Çağdaş'ın da hazır bulunması, markanın yeni Clio'ya ne kadar önem verdiğinin bir göstergesiydi. İlk defa 1990 yılında tanıtılan Renault Clio, günümüze kadar 5 jenerasyonda toplamda 16 milyon adetten fazla satışa ulaşarak markanın adeta itici gücü oldu. Türkiye'de 600.000 adetten fazla satılan Clio'nun, Bursa'daki Oyak Renault Fabrikaları'ndaki toplam üretimi ise 3 milyon 400 bin adedi aştı. Renault CEO'su Fabrice Cambolive "Dünyanın en çok satan Fransız otomobili her zaman başarılı bir model oldu. OYAK ile başarılı iş birliğimizin sonuçlarından biri olarak Türkiye, Clio için en büyük ikinci pazar konumunda yer alıyor. Bursa OYAK Renault fabrikalarında üretilen segmentinin lider modeli Clio, yenilenen tasarım ve donanım özellikleriyle Türk kullanıcıların daha da beğenisini kazanacak" dedi. Yeni yüzlü Renault Clio 2023 Eylül ayı içinde satışa sunulacak.

Elektrikli Ford Mustang Türkiye'de

Tamamen elektrikli Ford Mustang Mach-E, 3.588.600 TL'den başlayan fiyatlarla Ford Store bayilerinde satışa sunuldu.



Ford'un tamamen elektrikli, sıfır emisyonlu olarak sıfırdan tasarladığı ilk seri üretim otomobil olan, Mustang Mach-E, Türkiye'de ilk etapta 198 kW'lık (269 HP) güç ve 70 kWh'lık standart menzile sunan batarya seçeneğine sahip. Aktarma seçeneği ise arkadan itiş ve AWD (dört tekerlekten çekiş) olmak üzere 2 tane.





MUSTANG MACH-E STANDARD RANGE RWD

198KW'nin fiyatı 3.588.600 TL, Mustang Mach-E Standard Range AWD'nin fiyatıysa 3.952.300 TL. RWD versiyonun WLTP normuna göre menzili 440 km, AWD versiyonun WLTP normuna göre menzili 400 km olarak açıklanıyor.

Uzunluğu 4713 mm, genişliği 1881 mm, yüksekliği 1624 mm olan otomobilin dingil mesafesi 2984 mm. 322 lt (tabansız 402 lt) olan bagaj hacmi arka koltukların yatırılması ile 1345 lt'ye kadar genişletilebiliyor. Ön bagaj hacmi ise 81-100 lt.

PERFORMANS

Mustang Mach-E RWD modelleri, standart menzilli batarya (Standard Range) ile 269 HP ve 6,1 saniyede 0-100 km/s hızlanma, önümüzdeki

dönemde sunulacak uzatılmış menzilli batarya (Extended Range) ile 294 PS ve 6,2 saniyede 1 0-100 km/s hızlanma, her iki motor ile de 430 Nm tork sunuyor.

Mustang Mach-E AWD modelleri, standart menzilli batarya (Standard Range) ile 269 HP ve 5,6 saniyede 0-100 km/s hızlanma, önümüzdeki dönemde sunulacak uzatılmış menzilli batarya (Extended Range) ile 351 HP ve 5,1 saniyede 1 0-100 km/s hızlanma, her iki motor ile de 580 Nm tork sunuyor.

Önümüzdeki dönemde 91 kWh bataryalı Mach-E versiyonları da satışa sunulacak. 216 kW - 294 HP'lik güce sahip Mach-E Extended Range RWD 0-100 km/h hızlanmasını 6.2 saniyede tamamlayıp, WLTP normuna göre

600 km'ye varan menzile ulaşabilecek. Aynı bataryaya sahip 258 kW - 351 HP'lik Mach-E Extended Range AWD ise 0-100 km/h hızlanmasını 5.1 saniyede tamamlayıp, WLTP normuna göre 550 km menzile ulaşabilecek.



ŞARJ SÜRELERİ

Ford, Mustang Mach-E müşterilerine, evden şarjı daha hızlı, daha akıllı ve daha kolay hale getirmek için opsiyonel bir Ford Connected Wallbox sunuyor. 7,4 kW ve 11 kW versiyonları bulunan duvara monte şarj cihazı, Mustang Mach-E'nin bataryasını 7,4 kW ile 8-10 saatte 5, 11 kW ile 6-7 saatte yüzde 10'dan yüzde 80'e kadar doldurabiliyor.

DC hızlı şarj uyumluluğu da standart sunuluyor. Yüksek güçlü DC şarj cihazı kullanarak 150 kW'a kadar şarj olan Mustang Mach-E Extended Range RWD (Uzatılmış Menzil Arkadan İtiş) modeli, yaklaşık 10 dakikalık şarjla 7 ortalama 119 km'ye kadar sürüş menzili elde edebiliyor.



Aynı şarj sistemi ile Mustang Mach-E Extended Range AWD (Uzatılmış Menzil Dört Çeker) modeli yaklaşık 10 dakika 7 içinde ortalama 107 km şarj elde edebiliyor. Hem RWD (Arkadan İtiş) hem de AWD (Dört Çeker) Extended Range modelleri, 45 dakika 7 içinde şarj seviyelerini yüzde 10'dan yüzde 80'e çıkartabiliyor. Mevcut Standard Range (Standart Menzil) modellerde ise bu süre 38 dakikaya kadar iniyor.



Hazırlayan: Tarık Akagün

15

Türkiye'nin ilk dijital otomobil dergisi e-otodergi 15 yaşında.



70

Subaru Corporation 70'inci yıl dönümünü kutluyor. Araçlarında Japonca isim kullanan ilk otomobil markası olan Subaru, bugüne kadar 20 milyon dört tekerlekten çekişli otomobil üretti.



20

Citroën'in 2003'te tanıtılan ve 2010 yılına kadar İspanya'daki Villaverde fabrikasında 115.097 adet üretilen C3 Pluriel modeli, 2023 itibarıyla 20. yaşına girdi. C3 Pluriel; tek gövdede, hatchback, panoramik hatchback, cabrio, spider ve spider pick-up olmak üzere beş farklı tarz sunuyordu.

40

Peugeot 205 GTi'nin 40. yaş günü, Fransa – Sochaux'da, L'Aventure PEUGEOT Müzesi'nde düzenlenen etkinlikle kutlandı.



55

Citroën'in 1968'de Deauville golf sahasında tanıttığı Mehari modeli, 55. yıl dönümünü kutluyor. Mehari; 1968 ile 1987 arasında, büyük oranda Belçika'nın Forest kentindeki Citroën fabrikasında olmak üzere toplamda 144.953 adet üretildi.

153

Elektrikli IVECO eDaily, 153 tonluk yükü çekerek 'elektrikli bir minibüs tarafından çekilen en ağır yük' başlığı ile Guinness Dünya Rekorları kitabına girdi.



Rekor üstüne rekor

Yılın altıncı ayında da rekor geldi. Tarihteki en yüksek Haziran satışının geldiği geçen ay 30.675 adedi yerli, 59.158 adedi ise ithal olmak üzere toplam 89.833 adet otomobil satışı gerçekleştirildi. Yerli satış oranı ise yüzde 34.1 oldu.

Yazı: İsa Demir

Hala otomobil Türkiye’de en çok kazandıran yatırım aracı olarak dikkatleri çekmeye devam ediyor. Dövizin yükselmesinden sonra, otomobil fiyatlarının da artacak olmasından dolayı, 9 iş günü eksik olan Haziran ayında bile otomobil satışları rekor kırmaktan geri kalmadı. Seçimden sonra piyasa nasıl olur derken, otomobil satışları hız kesmeden devam etti. Dövizin yükselmesine karşın otomobil fiyatlarının “daha sonra” artış göstermesi bunda etkili oldu. Temmuz ayında otomobillere daha fazla zam yapılacak düşüncesi de insanları alıma yönlendirdi. Tabii burada bulunurluk çok ön plana çıktı. Bütün bunların sonucunda tarihimizdeki en yüksek Haziran satışına ulaştık ve geçen yıla göre artış yüzde 40 oldu.

Haziran ayında 30.675 adet yerli otomobil satıldı. 12.892 adetle Renault lider, 10.515 adetle Fiat

ikinci oldu. 59.158 adet satılan ithaller arasında Stellantis grubu dikkatleri üzerine çekti, zira ilk üç dereceyi de elde ettiler. 8.393 adet satan Opel birinci olurken, onu Citroen ve Peugeot takip etti. 9.385 adet satan Renault Clio HB tüm modeller arasında birinci geldi. 7.240 adet satışla Fiat Egea Sedan ikinci, 4.207 adet satışla Opel Corsa ise üçüncü oldu.

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de SUV satışları her geçen gün artış gösteriyor. Geçen yıl Haziran ayında satılan her 100 otomobilden 37’si SUV segmentindeydi. Bu yıl Haziran ayında ise bu oran yüzde 46 seviyesine kadar çıktı. Bunda SUV satışlarının artması kadar VW Passat Sedan gibi bazı araçların satışının durması da etkili oldu. Geçen ay satılan 89.833 adet aracın 45.349 adedi kompakt sınıfta yer aldı ve yüzde 50.5 pay elde etti. Satışları her geçen gün artan SUV’ların

payı % 46.4’e kadar çıktı ve 41.690 adet oldu.. Haziran’da satılan otomobillerin 64.828 adedinde benzinli motor yer aldı ve pazar payları % 72.2 olarak gerçekleşti. 2.508 adet % 100 elektrikli otomobil satılırken pazardan aldıkları pay % 2.8’e yükseldi. (Geçen yıl % 1.3 idi.) Satılan her 1.000 otomobilden 852 adedi otomatik şanzımana sahip.

Model sıralamasına gelince: Yerli modeller öne çıktı. Haziran ayında Renault Clio HB 9.385 adet satarken, onu 7.240 adet satışla Fiat Egea Sedan ve 4.207 adet satan Opel Corsa takip etti.

Not: Veriler ODMD- Otomotiv Distribütörleri & Mobilite Derneği’nden alınmıştır. Sıralamalar son aya göre yapılmıştır.

Aylara göre toplam otomobil satışları

Ay	2022	2023	2023/2022 değişim %
Ocak	29.020	37.288	+ 28,5
Şubat	37.641	58.907	+ 56,5
Mart	50.173	79.226	+ 57,9
Nisan	45.564	77.398	+ 69,8
Mayıs	51.750	87.218	+ 68,5
Haziran	64.134	89.833	+ 40,0
Temmuz	41.031		
Ağustos	35.230		
Eylül	44.681		
Ekim	47.440		
Kasım	59.222		
Aralık	86.774		
TOPLAM	592.660	429.870	

Yerli üretim otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Renault	12.892	43.845
2	Fiat	10.515	69.551
3	Toyota	3.814	13.223
4	Hyundai	3.322	19.830
5	Togg	502	808
6	Ford	132	852
	TOPLAM	30.675	147.607

İthal otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023	Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Opel	8.393	31.999	27	MINI	171	989
2	Citroen	6.621	21.959	28	Alfa Romeo	163	1.299
3	Peugeot	5.645	30.726	29	Subaru	134	679
4	Volkswagen	5.023	31.321	30	Porsche	102	625
5	Chery	4.218	9.757	31	Leapmotor	70	200
6	Renault	3.009	8.060	32	Lexus	67	259
7	Dacia	2.602	21.425	33	Land Rover	51	900
8	Ford	2.585	13.023	34	Maserati	32	307
9	Skoda	2.259	17.809	35	Ssangyong	31	129
10	Mercedes-Benz	2.206	9.293	36	Mitsubishi	23	145
11	Kia	1.996	9.462	37	Mazda	20	103
12	Audi	1.834	10.851	38	DFSK	8	281
13	Honda	1.598	9.438	39	Jaguar	6	68
14	Toyota	1.370	5.183	40	Bentley	5	16
15	Hyundai	1.344	5.541	41	Aston Martin	3	14
16	BMW	1.343	10.540	42	Lamborghini	3	8
17	Volvo	1.340	5.157	43	Ferrari	2	12
18	Cupra	1.106	3.629		TOPLAM	59.660	283.071
19	Nissan	884	6.797				
20	Seat	763	4.379				
21	DS	553	2.137				
22	Suzuki	496	1.910				
23	MG	450	3.274				
24	Jeep	240	1.379				
25	Skywell	209	571				
26	Fiat	180	609				



Lider Kia Picanto

2022 yılında toplam 2.047 adet satan Kia Picanto, 2023'ün ilk altı ayında 1.921 adet satışa ulaştı. Sadece Haziran ayında ise 299 adetlik satışa ulaştı. Yerli modelimiz Hyundai i10 ise geçen ay 172 adet sattı. Fiat 500 ve LeapMotor T03 70'er adet satışa ulaştılar.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Kia Picanto	299	1.921
2	Hyundai i10	172	404
3	Fiat 500	70	213
4	Leapmotor T03	70	200
5	Fiat Panda	4	80



Renault Clio HB arayış açtı

B hatchback segmentinde öne çıkan ilk iki model Haziran'da kendini belli etti. Renault Clio HB zaten lider konumda. Onu en çok zorlayacak modelin Opel Corsa olacağı belli oluyor gibi. Haziran ayında Renault Clio HB 9.365 adet satarken, Opel Corsa 4.207 adet ve Hyundai i20 1.446 adet sattılar.

B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Renault Clio HB	9.365	31.710
2	Opel Corsa	4.207	12.222
3	Hyundai i20	1.446	11.546
4	Volkswagen Polo	1.049	5.331
5	Peugeot 208	514	2.205
6	Citroen C3	465	4.363
7	Skoda Fabia	193	1.612
8	Kia Rio	145	717
9	Renault Zoe	109	1.205
10	Suzuki Swift	91	452



Honda City'den devam

B sedan segmentinde Mayıs'ta birinci olan Honda City modeli, Haziran ayında da liderliğini devam ettirdi. Zaten bu kategoride üç otomobil var ve yıllardır iddialı olan Renault artık bu kategoriye fazla önem vermiyor gibi. Taliant modeli Haziran ayında ancak 779 adet satarken, Citroen C-Elysee ise 648 adet satışa ulaştı.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	HONDA City	972	4.099
2	RENAULT Taliant	779	2.924
3	CITROEN C-Elysee	648	2.988



"1" fark lideri belirledi

Genel olarak baktığımızda C-Hatchback segmenti satışlarının düştüğünü görüyoruz. Artık Volkswagen Golf ilk 10'a bile giremiyor. Lideri ise sadece "1" fark belirledi. Citroen C4 684 adet satarken yılın altıncı ayında, Skoda Scala 683 adet, Opel Astra HB ise 404 satış gerçekleştirdi.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Citroen C4	684	2.214
2	Skoda Scala	683	3.049
3	Opel Astra HB	404	3.612
4	Ford Focus	370	1.038
5	Cupra Leon	292	881
6	Audi A3 Sportback	245	1.170
7	DS DS4	241	856
8	Peugeot 308	228	2.893
9	MG MG4	167	457
10	Fiat Egea Hatchback	139	165



Sedanların en çok satanı

Her ne kadar son yıllarda SUV segmentine bir yönelim olsa da, eğer yeterli sedan otomobil piyasaya sürülebilseydi sedan segmentinin ülkemizdeki payı artmaya devam edebilirdi. İşte onlardan en başarılı modeller olarak Fiat Egea Sedan ve Toyota Corolla Sedan ve Renault Megane Sedan'ı görüyoruz.

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Fiat Egea Sedan	7.240	48.901
2	Toyota Corolla Sedan	3.772	12.119
3	Renault Megane Sedan	3.527	12.135
4	Citroen C4X	1.375	3.468
5	Ford Focus	1.272	6.361
6	Audi A3 Sedan	576	2.273
7	Skoda Octavia	370	3.457
8	Honda Civic Sedan	287	2.997
9	Mercedes-Benz A Serisi	114	646
10	Hyundai Elantra	63	650



Skoda Superb önde

Volkswagen Passat Sedan'ın yokluğunda kuzeni Skoda Superb boşluğu doldurmaya çalışıyor ancak; pek gayretli olamıyor. Haziran ayında VW Passat üç binlerde satarken, Skoda Superb 518 adet sattı. Baktığınız zaman Skoda Superb lider fakat diğer modeller dâhil hiçbir VW Passat'ın başarısına ulaşamıyor.

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Skoda Superb	518	3.432
2	Mercedes-Benz C Serisi	265	1.096
3	BMW 3 Serisi	209	2.048
4	Peugeot 508	144	1.351
5	Honda Accord	128	1.202
6	Audi A4	44	1.513
7	BMW 4 Serisi	34	767
8	Volvo S60	20	296
9	BMW i4	5	108
10	Alfa Romeo Giulia	3	53



Bu sefer Mercedes-Benz E

Kızgın rekabet Mercedes-Benz E Serisi ile BMW 5 Serisi arasında devam ediyor. Mayıs ayında BMW 5 Serisi ön plana çıkarken, Haziran ayında 829 adet satan Mercedes-Benz E Serisi birinci olmayı başardı. 352 adet satan BMW 5 Serisi ikinci gelirken, bu iki modeli Audi A6 takipten geri kalmadı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Mercedes-Benz E Serisi	829	2.896
2	BMW 5 Serisi	352	3.172
3	Audi A6	292	1.390
4	Volvo S90	123	530
5	Mercedes-Benz EQE	69	372



Tekrar "S"meye başladı

Geçen ay Türkiye'de ilk yaşanmış ve BMW 7 Serisi bu segmentte açık ara en fazla satan otomobil olmayı başarmıştı. Ancak Mercedes-Benz S Serisi çabuk toparlandı ve tekrar birinciliği ele geçirdi. BMW 7 Serisi ise 58 adetlik satışla ikinciliğe geriledi. Gerilerden gelen Porsche Taycan 37 adet satışla üçüncü oldu.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Mercedes-Benz S Serisi	75	271
2	BMW7 Serisi	58	451
3	Porsche Taycan	37	178
4	Mercedes-Benz EQS	20	193
5	Audi A8 L	12	69



İlk üç sıra Stellantis'in

Stellantis çatısı altında faaliyet gösteren Citroen, Opel ve Peugeot, B-SUV segmetinde başarılı satışlara imza atıyorlar. Sadece ilk üç sırayı almalarından bahsetmiyoruz; aynı zamanda satış adetleri de rakiplerine göre oldukça yüksek seviyede gerçekleşti Haziran ayında. Ayın sonunda Citroen C3 AirCross birinci oldu.

B-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Citroen C3 Aircross	2.399	4.632
2	Opel Crossland	2.366	6.469
3	Peugeot 2008	1.994	9.454
4	Hyundai Bayon	1.704	7.880
5	Volkswagen Taigo	1.041	4.467
6	Renault Captur	1.016	2.715
7	Volkswagen T-Cross	1.003	3.935
8	Opel Mokka	806	6.847
9	Kia Stonic	708	3.064
10	Toyota Yaris Cross	444	1.307



Fiat Egea Cross SUV önde

Bu segmentte yerli bir modelimizin lider olması sevindirici. Fiat Egea Cross 2.884 adet ve Dacia Duster 1.905 adet sattılar ancak yine en fazla dikkatleri çeken modeller 1.419 adet satışla Chery Tiggo 7 Pro ve 1.355 adet satışla Chery Omoda 5 modelleri oldular.

C-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Fiat Egea Cross	2.884	19.568
2	Dacia Duster	1.905	14.050
3	Peugeot 3008	1.673	10.039
4	Chery Tiggo 7 Pro	1.419	3.417
5	Volkswagen T-Roc	1.406	8.887
6	Chery Omoda 5	1.355	3.368
7	Hyundai Tucson	1.161	3.887
8	Citroen C5 Aircross	1.050	4.294
9	Renault Austral	985	1.056
10	Toyota Corolla Cross	869	3.419



Çinli Tiggo 8 Pro lider oldu

D segmentinde Haziran ayında bir ilk gerçekleşti ve Çinli bir model lider olmayı başardı. Chery Tiggo 8 Pro 1.444 adet satarak dikkatleri üzerine çekmeye devam ediyor. Öyle ki, kendisinden sonra gelen hiç bir model binli rakama ulaşamadı. Peugeot 5008, 423 adet satarken, BMW X1 ise 282 adet satış gerçekleştirdi.

D-SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Chery Tiggo 8 Pro	1.444	2.972
2	Peugeot 5008	423	1.632
3	BMW X1	282	1.164
4	Skywell ET5	209	571
5	Mercedes-Benz GLB	192	516
6	Skoda Kodiaq	185	1.631
7	Honda CR-V	127	577
8	Renault Koleos	120	160
9	MINI Countryman	90	474
10	Mercedes-Benz GLA	68	311



Volvo XC60 hep önde

Soğuk İsveç ülkesinin sıcak markası Volvo'nun iddialı modeli XC60, geçen yıl olduğu gibi bu yıl da başarılı satış adetlerine imza atmaya devam ediyor. Haziran'da 376 adet satan Volvo XC60'ın arkasından 121 adetlik satışla Mercedes-Benz GLC geldi. 56 adetlik sürpriz bir satış yapan Lexus RX üçüncü oldu.

E7 -Lüks SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Volvo XC60	376	1.110
2	Mercedes-Benz GLC	121	750
3	Lexus RX	56	211
4	BMW X3	52	470
5	Porsche Macan	47	313
6	BMW iX	47	324
7	Land Rover Defender 110	25	121
8	Kia Ev6	20	59
9	Maserati Grecale	19	176
10	Mercedes-Benz EQC	17	114



İskandinav asaleti

Volvo'nun XC90 modeli, sağladığı lüks konfor ve prestijin yanı sıra rakiplerine göre daha uygun fiyata sahip olmasıyla dikkatleri çekmeye devam ediyor. Bu noktada rakiplerinin fiyat konusunda da ciddi adımlar atması gerektiğinden bahsetmiştik. Volvo XC90, Haziran ayında 397 adet satarak rakip tanımadı.

F7 – Üst lüks SUV segmenti en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Volvo XC90	397	1.378
2	Audi Q7	20	90
3	BMW X7	15	16
4	Land Rover Range Rover Sport11		242
5	Mercedes-Benz G	9	84



Yerli ve milli: Togg

Togg T10X modeli Haziran ayında 502 adet satarak en fazla tercih edilen elektrikli otomobil oldu. Mayıs ayının lideri Opel Corsa-e ise 332 adetlik satışla ikinciliğe geriledi. Bu segmentte aslında en çok dikkatleri çeken vergisi artmasına karşın satışları düşmeyen Skywell ET5 modeli oldu.

En çok satan elektrikli 10 model

Sıra	Marka	Haziran 2023	Ocak-Haziran 2023
1	Togg T10X V2	502	808
2	Opel Corsa-e	332	570
3	Skywell ET5	209	571
4	MG MG4	167	457
5	Volvo XC40	153	740
6	Renault ZOE	109	1.205
7	BMW X1	103	214
8	Fiat 500C	102	278
9	MG ZS	94	479
10	Opel Mokka	71	495

e-otodergi

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



E-OTODERGI'NİN "İLK"LERİ VE "EN"LERİ



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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

HANGİ OTOMOBİL NE KADAR ÇEVRECİ?

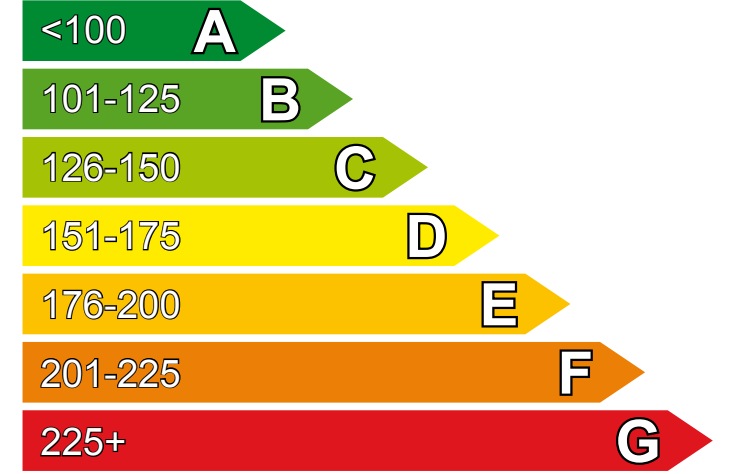
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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



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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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

Büyük rekabet

Kompakt hatchback sınıfının iki önemli modeli, e-otodergi'nin 15. yaş sayısı için karşı karşıya geldi.





Fenerbahçe mi, Galatasaray mı? Real Madrid mi, Barcelona mı? Bu soruların kompakt hatchback otomobil ligindeki karşılığı ise kuşkusuz ki “Volkswagen Golf mü, Opel Astra mı?” şeklinde olacaktır. e-otodergi’nin 15.yaş sayısında, kompakt hatchback olarak da bilinen C segmenti hatchback liginin bu iki oyuncusunu karşı karşıya getirdik. Karşılaştırmaya konu olan otomobiller Volkswagen Golf 1.5 eTSI 150 HP R Line ve Opel Astra 1.2 130 HP AT8 GS Line. Opel listelerinde şu an GS Line yer almıyor. Listelerde onun yerine mekanik olarak tamamen aynı, ancak şerit ortalama özellikli aktif şerit takip sistemi, gelişmiş kör nokta uyarı sistemi ve arka çapraz trafik uyarısı gibi ek donanımlar sunan GS donanım seviyesi yer almakta. Bu yüzden aşağıda göreceğiniz fiyatlarda da GS fiyatlarını bulacaksınız.

NEDEN BU MOTORLAR VE BU DONANIM SEVİYELERİ?

Bu karşılaştırmada motor hacmi veya motor gücü nedeniyle Astra’ya haksızlık yapıldığı düşünülebilir. Ancak Astra’da otomatik şanzımanla alınabilen tek benzinli motor seçeneği 1.2 lt 130 HP. Golf’te ise çift kavramalı şanzıman (DSG) 1.0 eTSI 110 HP ve 1.5 eTSI 150 HP’lik seçeneklerde mevcut. Gelelim fiyat konusuna...

Volkswagen Golf ülkemizde 1.0 TSI 110 HP manuel şanzıman Impression (1.089.200 TL), 1.0 eTSI 110 HP DSG (Life: 1.295.600 TL; Style: 1.461.100 TL; R Line: 1.521.800 TL) ve 1.5 eTSI 150 HP (Style: 1.555.700 TL, R Line: 1.661.800 TL) versiyonlarına sahip.



Opel Astra 1.2 benzinli ise 100 HP manuel şanzıman Edition (1.169.900 TL) ve 1.2 130 HP AT8 (Edition: 1.318.900 TL, Elegance: 1.454.900 TL, GS: 1.579.900 TL) versiyonlarına sahip. Yani fiyat olarak bakıldığında fiyatların birbirlerine yakın seviyede olduğu görülüyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Her ikisi de C-HB segmentinde yer alan iki otomobilden Golf, geçmişten gelen tasarım mirasını modernize edilmiş bir halde sunuyor ve R Line'a özel gövde detayları ile dikkat çekiyor. Astra da modern ancak sade çizgilere sahip. İki otomobil yan yana geldiğinde Astra'nın daha büyük olduğu fark ediliyor. Golf'ün burun kısmının daha alçak, Astra'nın cam alanlarının daha az olduğu da dikkatlerden kaçmıyor.

Astra'nın 4374 mm'lik uzunluğu Golf'ten +87 mm, 1860 mm'lik genişliği +71 mm, 2675 mm'lik dingil mesafesi +56 mm daha fazla. 1441 mm'lik tavan yüksekliği ise (anten hariç) iki otomobilde de aynı.

Gelelim iç mekâna... Az önce bahsettiğim verilere göre Astra'nın daha fazla diz ve baş mesafesi sunacağını düşünebilirsiniz. Ancak gerçekler öyle değil. Golf, dış ölçüler olarak Astra'dan biraz daha ufak olmasına rağmen iç mekân genişliği konusunda daha cömert. Örnek vermek



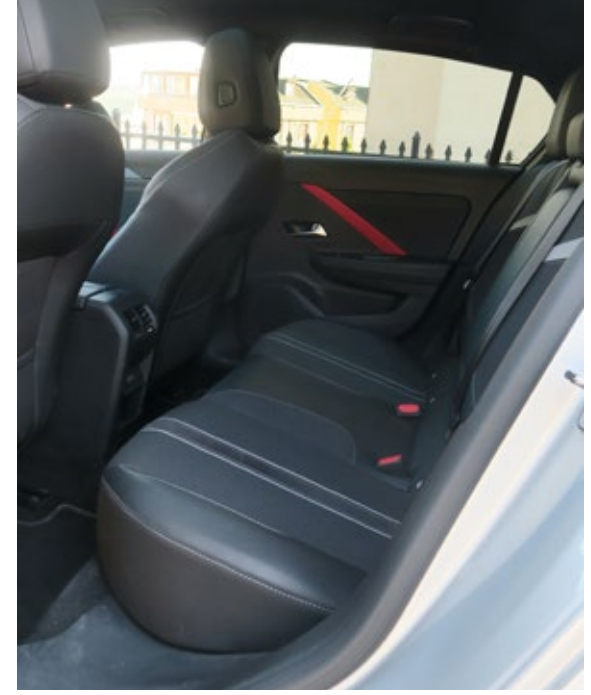


gerekirse, her iki otomobilin de sürücü koltuğunu, metre ile ölçüp, eşit olarak ayarladığımda (Alman otomobil dergilerinde yapıldığı şekilde) Golf'ün 4 cm daha fazla arka oturma alanı sunduğu görülüyor. Daha kısa dingil mesafesi düşünüldüğünde, bunun Volkswagen mühendislerinin bir tasarım başarısı olduğu çok açık. Golf, arka koltuk baş mesafesi konusunda da rakibinin önünde, Astra 94 cm'lik bir baş mesafesi sunarken, Golf bundan +3 cm daha fazlasını sunuyor. Dirsek mesafesi ise aynı... Ölçüme dayalı iç mekân verilerinde Astra sadece 422 lt'lik bagaj hacmiyle Golf'ün 380 lt'lik bagaj hacminin önünde yer alıyor.

Sürücü koltuklarına geçildiğinde, her iki otomobilin de günümüz modasına uyduğu ve bu kapsamda hayatı zorlaştıran kumanda birimlerine sahip olduğu görülüyor. Ancak Golf'ün kumanda birimlerinin kullanımın daha zor olduğu da açık. En temel ayarları yapmak için bile ekran içindeki menüye girmek dikkat dağıtıcı ve zaman kaybı yaratıyor. Üstelik kullanımları da sezgisel değil. Astra ise bu konuda daha başarılı. Daha fazla fiziksel buton

kullanılması kullanışlılığı arttırmış. Bu söylediklerime takılanlar olabilir. Ancak bir önceki nesil Astra ve Golf'ü düşündüğümüzde, yeni nesillerin kumandalarının ne kadar kullanışsız olduğu görülecektir. Gelelim kalite hissine. Golf, bazı noktalarda geriye gitmiş olsa da konsolda ve kapı içlerinde kullanılan plastiklerin kalite hissi konusunda Astra'dan daha başarılı. Bunun dışında Golf'ün dijital kadrân grubu daha kolay okunan grafiklere sahip.

Bunların dışında her iki otomobilin de havalandırma üfleçlerinin kullanımını beğenmedim. Bunun nedeni de ne kadar ayarlarlarsam ayarlayayım, orta hava kanallarından çıkan havanın sağ omzuma gelmesi... Her iki otomobilde de, eski nesillerinde olan çevirmeli hava üfleçlerine entegre ayar düğmesi, maliyet politikaları nedeniyle, "minimalist tasarım" pazarlama kisvesi altında iptal edilmiş. Bu ufak bir detay gibi gözükse de hassas kişiler için önemli bir donanım. Bu arada Astra'da yükseklik ayarlı emniyet kemeri yok.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

İşte en fazla merak edilen noktalardan birisi. Astra'da görev yapan 1199 cc'lik, 3 silindirli, turbo beslemeli benzinli motor 5500 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 230 Nm tork üretiyor. Gücünü 8 ileri oranlı otomatik şanzıman üzerinden ön tekerleklere aktaran motor, fabrika verilerine göre otomobile 9.7 saniyelik 0-100 km/h hızlanma süresi ve 210 km/h maksimum hız sağlıyor. Canlı bir karaktere sahip bu motor gaz pedalına güzel tepki veriyor ve 3 silindirli motorların kendine has sesiyle sportif duygular da yaşıyor. Otomobilde yakıt tüketimini düşürmek için stop-start ve "süzülme modu" gibi özelliklere yer verilmiş. WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi ise 5.5-5.8 lt/100 km. GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde 0-100 km/h hızlanmasını 10.1 saniyede tamamlayan otomobil, benim 500 km'yi aşan kullanımım sonunda 7.0 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti.

Golf 1.5 eTSI'daki 1.5 litrelik motorun sesi, Astra'nın 3 silindirli motoru kadar sportif değil. Ancak hem sahip olduğu teknoloji, hem de sunduğu performans yönünden Astra'nın motorundan daha ileride. Otomobilde yer alan 1498 cc'lik, 4 silindirli, turbo beslemeli motor, 48V hafif hibrit teknolojisine sahip ve 5000-6000 d/d aralığında 150 HP güç, 1500-3500 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Gaz pedalı hareketlerine güzel tepki veren bu motor fabrika verilerine göre otomobile 8.5 sn'lik 0-100 km/h hızlanma süresi ve 224 km/h maksimum hız sağlıyor. GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığım ölçümlerde ortaya çıkan 0-100 km/h hızlanma değeri ise 8.3 saniye oldu. 7 ileri DSG şanzımanla kombine edilen eTSI'da içten yanmalı motora, 48 Volt'luk lityum-iyon bataryaya sahip 9,4kW gücünde bir elektrik motoru destek veriyor. Bu sayede ilk kalkış anında içten yanmalı motora hafif bir destek verilmesinin yanı sıra, sürüş esnasında motor otomatik olarak tamamen kapatılabilir. Golf,



gerektiğinde ise 2 silindir modu ile de yol alıyor. Bu sayede yakıt tüketim ortalamasını biraz daha düşürebilmek mümkün olabiliyor. WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi 5.8 lt/100 km olan otomobil, benim 500 km'yi aşan kullanımında 6.9 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Astra ile aradaki 0.3 lt/100 km'lik fark pek büyük değil. Yakıt tüketim değerlerini aynı bile kabul etsek, 1.5 eTSI'ın aynı yakıt tüketimiyle daha fazla performans sunduğunu söyleyebiliriz.



Golf'e 225/40 R18 ebadında Bridgestone Turanza T005 lastikler takılıyken, Astra'da aynı ebatta Michelin Primacy 4 lastikler görev yapıyordu. Yol tutuş konusunda her iki otomobilde başarılı. Benim kişisel deneyimime göre temiz asfaltta kullanımda Golf ile Astra arasında belirgin bir fark yok. Ancak spor süspansiyon nedeniyle Golf R Line sabit yarıçaplı hızlı virajları belki 1-2 km/h daha hızlı dönebilir. Daha düşük hızla yapılan manevralarda ise Astra daha başarılı bir his veriyor. Fanatik takipçilerin YouTube üzerindeki bazı kanallarda Astra'nın daha iyi yol tutuşa sahip olduğu yönünde yayınlar olduğunu söyleyeceklerini biliyorum. Ancak bazı Alman dergilerinde Golf'ün daha iyi yol tuttuğu testler de var. Burada bilinmesi gereken nokta şu: Yol tutuş, tek bir test tipine bağımlı değildir. Bir otomobilin yol tutuşunu anlamak için sabit



yarıçaplı pistte dönüş(30-50 m sabit yarıçap), slalom (18-36 m kuka aralığı), ISO 3888 çift şerit değiştirme, VDA geyik testi gibi farklı testler yapılır. Bir testte daha iyi olan otomobil, diğer testte geride kalabilir.

Düşük hızlarda Astra biraz daha sessiz, otoyol hızlarındaysa Golf biraz daha sessiz. Ayrıca Golf'ün çok yüksek hızlarda düz gidiş stabilitesi de Astra'ya göre daha iyi.

Sürüş konforu olarak ise Astra önde. Açık söylemek gerekirse Astra hem sürüş özellikler ve sürüş konforu olarak benim beklediğimden daha iyi çıktı. Konfor olarak ortalama bir kullanıcıyı fazlasıyla mutlu edecek bir sürüşü var. Direksiyonu yumuşak. Golf, R Line donanım seviyesinde yer alan spor süspansiyon nedeniyle daha sert ve bu donanım seviyesi herkese hitap etmeyebilir. Ben GTi sınıfı bir otomobil sahibi olarak bu sertliğe tahammül edebilecek olsam da, ortalama bir kullanıcı için biraz fazla sert bir sürüşü var. Style donanım seviyesi gündelik kullanıma daha uygun olacaktır ancak o da Astra'dan çok az şekilde sert gelebilir.



SONUÇ

Kompakt hatchback sınıfının kural koyucu oyuncusu olarak bilinen Volkswagen Golf, yine kolay lokma olmadığını gösterdi. Objektif olarak ölçümlenebilen performans, yakıt tüketimi, iç hacim gibi konularda rakibinden başarılı olan Golf 1.5 eTSI 150 HP DSG R Line; sürüş konforu ve bagaj hacmi konusunda Astra 1.2 130 HP AT8 GS Line'in gerisinde kalıyor. Astra GS versiyonunda standart olarak gelen adaptif hız sabitleme, şeritte tutma desteği gibi gelişmiş sürücü destek sistemleri (ADAS) de Astra'nın avantajlı olduğu bir nokta. Hangisini alalım diye soracak olursanız, günümüz Türkiye'sinde hangisini bulursanız onu almak mantıklı gözüküyor.

..... VW Golf 1.5 eTSI 150 HP DSG	Opel Astra 1.2 130 HP AT8
Fabrika verileri	
Motor:..... 1498 cc, 4 silindirli, turbo, 48 V MHEV, benzinli	1199 cc, 3 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:..... 7 ileri oranlı çift kavramalı	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:..... 150 HP @ 5000 d/d	130 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @1500-3500	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:224 km/s	210 km/s
0-100 km/s:..... 8.5 sn	9.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):..... 4287 / 1789 /1441 mm	4374 / 1860 / 1441 mm
Bagaj hacmi:.....380 lt	422-1339 lt
Tüketim (WLTP ort.): 5.8 lt/100 km	5.8-5.6 lt /100 km
Fiyat:1.555.700 TL (Style)/ 1.661.800 TL (R Line)	1.318.900 TL (Edition) /1.579.900 TL (GS)
+ Motor teknolojisi, performans, iç hacim	Sürüş konforu, ADAS donanımı
-Sürüş konforu	Rakibinden daha küçük iç hacim
131 g/km C	130 g/km C



BMW 320i

Makyajlı BMW 320i, gelenekselleşmiş sportif BMW sürüş özelliklerini, yeni nesil bilgi-eğlence sistemi ile harmanlıyor.





G 20 karoser kodlu 7. nesil BMW 3 Serisi, 2019 yılı itibarı ile ülkemizde satışa sunulmuştu. 2022 yılında makyajlanarak güncellenen otomobil aynı zamanda markanın yeni nesil bilgi-eğlence sistemine geçerek kavisli bir ön konsola kavuştu. Sedan ve Touring olarak isinlendirilen stationwagon gövde seçenekleri bulunan 3 Serisi, ülkemizde fiyat listelerinde şu anda 320i Sedan M Sport (2.900.600 TL) 320i Sedan Edition M Sport (3.216.200 TL) ve 330i xDrive Touring M Sport (3.988.900 TL) seçenekleriyle yer alıyor.



NELER DEĞİŞTİ?

Makyajla beraber otomobilde görsel yönden ufak tefek güncellemeler yapılmış. Böbrek formu radyatör ızgarası ve farlar eskisinden daha ince görünürken, far grubu, önceki versiyonun aksine ters L formundaki gündüz aydınlatmalarıyla farklılaşmış. İç mekandaki değişim ise daha belirgin. Makyajla beraber otomobile, markanın kavisli ekranı entegre edilmiş. Çift bölmeli bu ekran; 12.3 inç boyutunda bilgi ekranı ve 14.9 inç boyutunda kontrol ekranıyla D premium segmentinde sunulan en büyük ekran olma iddiasında. Bununla beraber eskiden "joystick" formunda olan vites kolu da yerini daha minimalist bir kumandaya bırakmış. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu olmayan otomobilin bagaj hacmi önceden olduğu gibi 480 lt.

MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Türkiye'deki 320i'lerde daha önceden de olduğu gibi, 1.6 lt'lik, 170 HP güç ve 250 Nm tork üreten 4 silindirli motor görev yapıyor. 8 ileri oranlı şanzımanla kombine edilmiş bu motor 320i'ye 8.1 sn'lik 0-100 km/h değeri sağlarken, maksimum 228 km/h hız sağlıyor. Motor özellikle, sürüş modu "spor"dayken canlı bir karakterde ve gaz pedalına güzel yanıt veriyor ve performans beklentilerini rahatça karşılıyor. WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketim değeri 7.3-8.2 lt/100 km. Benim gerçek yol şartlarında 120 km/h sabit hız ile yaptığım otoyol sürüşlerinde 7.1 lt/100 km'lik değer ortaya çıktı. 500 km'yi bulan toplam test sürecinde ortaya çıkan ortalama yakıt tüketim değeri ise 8.0 lt/100 km oldu. Ön-arka ağırlık dağılımı yüzde 50-50 olan 3 Serisi, yol tutuş

MAKYAJLA BERABER KAVİSLİ EKRANA GEÇİLMİŞ. GELENEKSEL JOYSTİK FORMLU VİTES KOLU YERİNE MİNİMALİST BİR VİTES KUMANDASI KULLANILMIŞ.



ve direksiyon tepkisi olarak da sınıfının en iyi örnekleri arasında.

SONUÇ

BMW 320i, markanın yeni bilgi-eğlence sistemi ile değişen zamana ayak uydurmuş. Bunun dışında yönlendirme hassasiyeti iyi direksiyon, başarılı yol tutuş ve giriş seviyesinde olmasına rağmen canlı motor gibi otomobil kullanma zevkini arttıran noktalar aynen korunmuş.

SPORTİF ÖN KOLTUKLARIN YAN DESTEKLERİ BAŞARILI. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ SORUNSUZ. 170 HP'LİK MOTOR BEKLENTİLERİ RAHATÇA KARŞILIYOR.



**BMW 320i M SPORT****Fabrika verileri**

Motor:	1597 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 5000-6500 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 2000-4700 d/d
Maksimum hız:	228 km/s
0-100 km/s:	8.1 sn
Bagaj hacmi:	480 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4709 / 1827 / 1435 mm
Tüketim (WLTP ort.):	7.3-8.2 lt/100 km
Fiyat: ..	2.900.600 TL (M Sport) / 3.216.200 TL (Edition M Sport)
+	Akustik konfor, performans, yol tutuş
-	. Emniyet kemeri yükseklik ayarı yok, bagaj zemini ısınıyor

137 g/km

C



Nissan Qashqai e-Power

Nissan'ın kompakt crossover'ı Qashqai, 190 HP'lik e-Power güç ünitesiyle, elektrikli sürüş hissini, benzinli motorun özgürlüğü ile birleştiriyor.





Devir değişti ve otomotiv sektöründe elektrifikasyon ve dijital dönüşüm hızlı şekilde devam ediyor. Elektrikli otomobiller sıfır km araç satışlarında pazar payı olarak henüz emekleme aşamasında olsalar da, satışları her geçen gün artıyor. Tüketicilerin aklındaki en büyük soru işaretleri ise şarj noktası bulunabilirliği ve şarj süreleri. Nissan'ın sunduğu çözümse benzinli jeneratörden güç sağlayarak elektrik motorunu çalıştırmak...



Nissan Qashqai'nin en ulaşılabilir versiyonu olan 1.3 DIG-T 158PS Düz Vites Tekna'nın fiyatı 1.413.500 TL. Aynı motor ve donanımda X-Tronic şanzıman tercih edilirse fiyat 1.481.800 TL'ye, en üst donanımlı 1.3 DIG-T 158PS X-Tronic CVT Platinum Premium 4x4'te ise fiyat 1.984.400 TL'ye ulaşıyor. Qashqai e-Power'ın en ulaşılabilir donanım seviyesi 1.926.800 TL'lik Designpack iken, bu sayfalardaki Qashqai e-POWER Platinum Premium'un fiyatı 2.236.000 TL. Yani aynı donanım seviyesindeki 1.3 DIG-T 158 HP 4x2 X-Tronic kardeşinden 332.000 TL daha yüksek.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

Nissan Qashqai zaten yollarda olan bir model olduğundan tasarımını uzun uzadıya anlatmaya gerek yok. Renault-Nissan ittifakının yeni

CMF-C platformunu kullanan yeni Qashqai'nin tasarımı Nissan Design Europe tarafından yapılmış. Otomobilin mühendislik işleri ise yine İngiltere'de yer alan Nissan Technical Centre Europe tarafından yürütülmüş. İç mekân kalite hissi bir önceki nesil Qashqai'ye göre belirgin şekilde artmış. Nissan Qashqai iç mekân ergonomisi ve kullanım kolaylığı olarak son dönemde yollara çıkan otomobillerin çoğundan başarılı. Kolay kullanımlı ve anlaşılır kumandalara kısa sürede adapte olunabiliyor. Üstelik son dönemde çoğu üreticinin maliyet düşürme politikaları gereği kaldırdığı çevirmeli hava akış kumandasının olması da güzel bir özellik. Platinum Premium'da 12.3 inçlik gösterge tablosu ve multimedya ekranı standart. Vites kumandasının sol tarafında diğer versiyonlardan farklı olarak e-Pedal ve EV butonları yer alıyor.

QASHQAI'NİN GÖSTERGE TABLOSU RAHAT OKUNUYOR. EV MODU BUTONU VİTES KONSOLUNDA.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Önceki sayılarda yayınladığımız X-Trail yazılarında belirttiğim gibi Nissan'ın e-Power teknolojisi insanların kafasını biraz karıştırmış durumda. Bu otomobil elektrikli mi, yoksa benzinli mi? Bizce her ikisi de... Kısaca özetlemek gerekirse otomobilde bir içten yanmalı motor görev yapıyor. Ancak önden çekişli otomobilin tekerleklerini 190 HP (140 kW) güç ve 330 Nm tork üreten elektrik motoru döndürüyor. Turbo beslemeli, 3 silindirli, 1.5 litrelik içten yanmalı motor; jeneratör görevi görerek elektrik üretiyor. Şunu da söyleyeyim, bu otomobil şebekeden şarj edilmiyor. Yani plug-in özelliği yok ve menzili 1.9 kWh'lık bataryasının kapasitesi ile sınırlı değil, 55 litrelik benzin deposu ile sınırlı. Aslında kavram kargaşası da buradan doğuyor. Bu otomobili tekerlekleri döndüren motor üzerinden mi, yoksa deposuna koyduğu yakıt üzerinden mi sınıflandırmak daha mantıklı?

Otomobil gaz pedalı tepkisi olarak elektrikli otomobillerden beklenen gecikmesiz gaz pedalı tepkisini veriyor, sürüşü çevik ve kıvrak. 1762 kg ağırlığındaki otomobil 0-100 km/h hızlanmasını 7.9 saniyede tamamlayıp, maksimum 170 km/h hıza ulaşıyor. Şehiriçinde düşük hızlara yol alırken, jeneratörün sesinin gaz pedalından bağımsız olduğu hissi oluyor. Bu durumda



jeneratörün iç mekânda duyulan sesi, evdeki buzdolabınızın çalışırken çıkardığı sestən pek de fazla sayılmaz. Ancak acil güç ihtiyaçlarında dip gaz yapıldığında içten yanmalı jeneratörün sesinin de arttığı fark ediliyor. WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi 5.4 lt/100 km, bu değer 1.3 DIG-T 158 HP'lik motordan 1 lt daha düşük. Gerçek hayat şehir içi kullanımda 4.5 lt-5.0 lt arası yakıt tüketimi değerlerini görebileceğiniz otomobil, uzun yol kullanımında 6.5-7.0 lt/100 km arasında benzin tüketecektir. E-Pedal düğmesine basarak 10 km/h üzerindeki hızlarda, gaz pedalı bırakıldığında etkili bir yavaşlama sağlanıyor. Bu arada Qashqai e-Power'ın ön fren diskleri 350 mm, arka fren diskleri 330 mm çapında. 1.3 DIG-T motorlu versiyonlarda ise ön fren diskleri 296 mm, arka fren diskleri 292 mm.

KAPİTONE
DİKİŞLİ, NAPPA
DERİ KOLTUKLAR
RAHAT. CAM
TAVAN AÇILMIYOR.
İÇTEN YANMALI
MOTOR
JENERATÖR
GÖREVİ GÖREREK
ELEKTRİK
ÜRETİYOR.



SONUÇ

Nissan Qashqai, her nesilde kendisini geliştirmiş bir otomobil. e-Power seçeneği doğal olarak 1.3 DIG-T motordan daha pahalı ve 100 km mesafedeki 1 lt'lik tüketim avantajı ancak 180-190 depo yakıt kullandıktan sonra kendisini amorti ediyor.

NISSAN QASHQAI e-POWER PLATINUM PREMIUM**Fabrika verileri**

Benzinli jeneratör:	1497 cc, 3 silindirli
Elektrik motoru:	190 HP – 330 Nm
Şanzıman:	CVT
Maksimum hız:	170 km/h
0-100 km/h:	7.9 sn
Bagaj hacmi:	452-1376 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4425x 1835 x 1625 mm
Tüketim (WLTP ort.):	5.4 lt/100 km
Fiyat:	1.926.800 TL (Designpack) /
	2.236.000 TL (Platinum Premium)
+	Kalite hissi, ergonomi
-	Fiyat, rakiplerinden küçük bagaj

123 g/km **B**

Dacia Duster 4x4

Dacia Duster; 150 HP'lik güçlü motoru ile asfaltta, 4x4 aktarması ile de arazi de kendinden beklenen görevleri fazlasıyla yerine getiriyor.





Dacia Duster ilk defa 2010 yılında yollara çıktığında sırtında önemli bir görevin yükü vardı. Bu yük de paranın tam karşılığını vererek, daha fazla insanı SUV otomobille tanıştırmak. 2010 yılından bu yana elde ettiği 2 milyon adetten fazla satış rakamı, Duster'ın başarısını gösteriyor. 2017 yılında ikinci nesline geçen otomobil 2021 yılında makyajlandı. Bundan kısa bir süre sonra 2022 yılında da, markanın yeni yüzü adapte edilerek tekrar güncellenmiş oldu. Ülkemizde mevcut durum nedeniyle tüm Duster versiyonları yüzde 80'lik ÖTV dilimine girmiş durumda.



En ulaşılabilir Duster 985.000 TL'lik TCe 90 HP Essential. Bunun dışında Eco-G LPG'li Duster'ın fiyatı 1.028.000 TL'den, 1.3 150 HP 4x2 EDC Duster'ın fiyatıysa 1.084.000 TL'den başlıyor. 4x4 aktarma seçeneği manuel şanzımanlı olarak 1.3 TCe 150 HP benzinli (1.155.000 TL) veya 1.5 Blue dCi 115 HP dizel motorlarla alınabiliyor. Açık söylemek gerekirse Duster gamının en ulaşılabilir 4x2 seçeneği bile fiyat olarak, yerli rakibi Fiat Egea Cross 1.4 95 HP Street'in 752.790 TL'lik fiyatının hatırı sayılır derecede üstünde kalıyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

2022 yılı itibarı ile markanın yeni yüzünün adapte edildiği Duster daha havalı bir görünüme kavuştu. Duster'daki değişim dışı tasarımla sınırlı kalmamış. İç mekânda güncellenmiş

ve bu kapsamda havalandırma ızgaraları ve direksiyon simidi yenilenmiş. Kumandalar rahat kullanımlı. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi yeterli. Duster'ın giriş donanım seviyesi olan Essential'da; 4x2 veya 4x4 olsun, elektrikli arka camlar ve elektrik kumandalı aynalar yer almıyor. Aslında bu durumu bir bütçe otomobili açısından kabul edilebilir karşılayabiliriz. Ancak 1 milyon TL civarındaki fiyatlarda ve rakiplerinin giriş donanım seviyelerinde bu donanımların standart olarak geldiği de bir gerçek. Bu arada Essential donanım seviyesinde, fotoğraflarda görülen multimedya ekranı artık sunulmuyor. Motor kaputunun amortisörlü olması, kaput altı izolasyon keçesi kullanılmış olması, bazı premium otomobillerde bile göremediğimi detaylardan.

ANALOG GÖSTERGELER GÖZ YORMUYOR. OFFROAD BİLGİLERİNİ DE İÇEREN MULTİMEDYA EKRANI ARTIK ESSENTIAL'DA SUNULMUYOR. ECO MODU YÜZDE 5'E KADAR EKONOMİ POTANSİYELİ SUNUYOR.



MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Duster'da görev yapan 1332 cc'lik 4 silindirli, turbo beslemeli motor, 5250-6000 d/d aralığında 150 HP güç ve 1700-3250 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Hem maksimum gücün, hem de maksimum torkun geniş bir devir bandına yayılmış olması bu motorun güzel yanlarından bir tanesi. 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş bu canlı ve istekli motor, beklentileri rahatlıkla karşılıyor. Otomobil, fabrika verilerine göre 0-100 km/h hızlanmasını 10.4 saniyede

tamamlıyor. Ancak verdiği his, bundan daha hızlıymış gibi... Bunun nedeni gaz pedalının çok çabuk tepki vermesi. WLTP normuna göre ortalama tüketim 6.8-6.9 lt/100 km. Benim gerçek hayat kullanımında ortaya çıkan değerse 8.0 lt/100 km oldu. Eco sürüş modu gaz pedalı tepkisini biraz kısıtlasa da, yüzde 5 civarında ekonomi potansiyeli sunuyor.

Birinci vitesin kısa dişli oranı sayesinde, araç rölantide bile yokuşları çıkabiliyor. Eğer kayalık bir arazideyseniz bu şekilde, hiç gaza basmadan



8 km/h hızla yol alarak, aracı kırmadan yavaş ve kontrollü şekilde ilerlemek mümkün oluyor. Süspansiyon sistemi, bozuk yollarda bile sessiz, ayrıca 4x4 aktarma sistemi de görevini başarıyla yapıyor. Yaklaşma açısı 29, uzaklaşma açısı 29, tepe aşma açısı 19 derece olan Duster, 45 cm derinliğindeki sulardan geçebiliyor. Araçta fabrika çıkışlı 4 mevsim M+S lastikler olması da, asfalt dışı kullanımlarda otomobilin zemine tutunmasını kolaylaştırıyor. Bu lastiklerin asfalttaki tutunması ise doğal olarak yaz lastiklerinin biraz gerisinde.

SONUÇ

Duster, 1.3 TCe 150 HP 4x4, otomatik vites takıntısı olmayanlar için arazi yetenekleri başarılı olan bir SUV. Ancak Arazi açılarını da gösteren multimedya ekranının Essential'de artık sunulmaması bir eksiklik. Motor-şanzımandan

ÖN VE ARKA YAŞAM ALANI BU SINIFIN EN İYİSİ OLMASA DA GAYET YETERLİ. AMORTİSÖRLÜ MOTOR KAPUTU VE KAPUT ALTI İZOLASYON KEÇESİ, BAZI PREMIUM OTOMOBİLLERDE BİLE ARTIK OLMAYAN DETAYLAR. BAGAJ HACMİ 467 LT.



bağımsız olarak, Essential donanım seviyesini ele alırsak, 1 milyon TL gibi fiyat seviyelerine çıkınca tüketiciler doğal olarak elektrikli ayna kumandası gibi ekipmanları ararlar. Fiat Egea Cross'un en alt donanım seviyesinde elektrikli yan aynalar, elektrikli arka camlar gibi donanımlar standart olarak sunulurken Duster'ın (4x2 veya 4x4) giriş donanım seviyesinde bu ekipmanların olmaması üzücü.

DACIA DUSTER 1.3Tce 150 HP 4x4 ESSENTIAL**Fabrika verileri**

Motor:	1332 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	150 HP @ 5250-6000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1700-3250 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Bagaj hacmi:	467 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4341/1804/1693 mm
Tüketim (WLTP ort.):	6.8-6.9 lt/100 km
Fiyat:	1.155.000 TL
+	Başarılı 4x4 sistemi, kaput içi izolasyonu,
	amortisörlü kaput
-	Ufak tefek detay işçiliği, donanım seviyesi

155 g/km

D



DS 4 1.5 dizel

Göze güzel gelen tasarımıyla dikkat çeken, premium kompakt olma iddiasındaki DS 4, farklı olmak adına ergonomiden ödün verilen bir otomobil olmuş.





Önceden Citroen gamı içinde konumlandırılan DS, 2014 yılında PSA'nın premium markası olarak konumlandırılmasıyla üzerindeki Citroen amblemini çıkardı ve yeni bir kimlik kazandı. Bu yeni kimliğin görev tanımının "premium olma" iddiası doğal olarak beklentileri yükselten bir durum. Bunları bir kenara bırakıp DS 4'e dönelim.



DS 4 ülkemizde 1.5 BlueHDi 130 HP dizel ve 1.2 PureTech 130 HP benzinli olmak üzere 2 motor seçeneğine sahip. Her iki motor seçeneğinde de Performance Line ve Esprit De Voyage olmak üzere 2 donanım seviyesi var. En uygun fiyatlı DS 4 modeli olan Performance Line donanımlı DS 4 1.2 PureTech 130 HP Otomatik'in fiyatı 1.737.609 TL, en uygun fiyatlı dizel motorlu DS 4 modeli olan DS4 1.5 BlueHDi 130 HP Otomatik Performance Line'ın fiyatı 1.792.203 TL olarak açıklanıyor.

TASARIM VE İÇ MEKÂN

DS 4, tasarım olarak göze güzel geliyor. Otomobilin burun kısmı, dikkat çeken bir ışık imzasına sahip, arka tarafta da kristal hissi veren stop lambaları dikkat çekiyor. Yandan bakıldığında görülen kat izleri de otomobile dinamik bir hava katmış ve bu otomobil

trafikte kendisine baktırmasını biliyor. Ancak bu otomobilin bilmediği çok basit şeyler de var. Mesela ergonomi ve kolay kullanımlı kumandalar gibi. Tasarımcılar, farklı olmak adına, adeta "hayatı nasıl zorlaştırırız" diye kafa yormuşlar ve bunu da başarmışlar. Tuş ve kumanda yerleşimleri dağınık ve sezgisel değil. 10 inçlik multimedya ekranının altında havalandırma ile ilgili bir grup tuş var. Mesela markanın övdüğü DS Air adlı havalandırma sisteminin gizli hava kanalları da burada. Bu hava kanallarının sağ-sol ve yukarı aşağı ayarı 2 farklı yerdeki kumandadan yapılıyor. Bununla beraber hava akış hızını hassas şekilde ayarlamaya yarayan dairesel bir kumanda da yok. DS 4 tasarımcıları iyi bir hava ızgarası tasarımı arıyorlarsa, kendi otomobillerinde kullandıkları arka havalandırma ızgaralarına veya kardeş model Peugeot 308'in hava kanallarına göz

KUMANDA BİRİMLERİ DAĞINIK KONUMLANDIRILMIŞ. DS AIR ADLI GİZLİ HAVA ÜFLEÇLERİNİN KUMANDALARI KULLANIŞSIZ. ALT KONSOLDAKİ DOKUNMATİK YÜZEYDEN NAVİGASYON, MEDYA VE KOLTUKLARLA İLGİLİ BAZI AYARLAR YAPILIYOR.



atabilirler. Mesela otomobil tasarımcıları yıllarca cam açma kumandalarını, tam el altına gelecek şekilde konumlandırıdılar. Bu araçtayla cam hizasına konumlandırılması dikkat dağıtıcı...

İki koltuk arasındaki konsola entegre dokunmatik yüzeyden (touch pad); navigasyon, medya, koltuklar, ayarlar gibi alt menülere

girilebiliyor. Bunun ön kısmında genişçe bir eşya alanı var. Otomobilin koltukları rahat ve 430 lt'lik bagaj hacmi Alman rakiplerinin önünde.

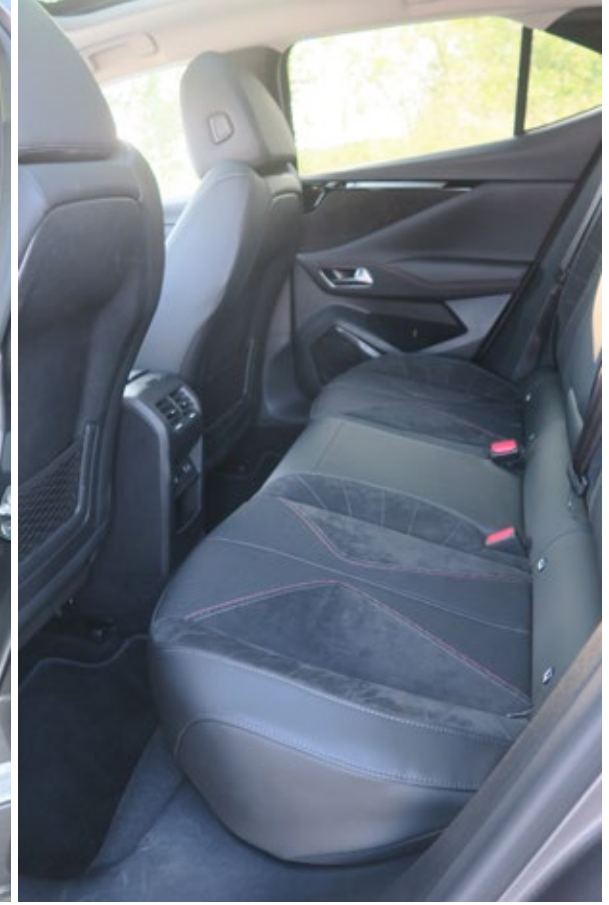
MOTOR VE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

Otomobilde yer alan 130 HP güç, 300 Nm tork üreten 1499 cc'lik, 4 silindirli turbo dizel motoru ve 8 ileri oranlı EAT8 şanzıman ikilisini



zaten diğer Peugeot ve Citroen modellerinden tanıyoruz. Uyumlu bir birlikteliği olan bu ikili 1414 kg'lık otomobile doğal olarak ateşli bir performans sağlamıyor. 10.9 saniyelik 0-100 km/h hızlanma süresi de bunun bir göstergesi. Aile kullanımı için makul performansa sahip bu motor-şanzıman ikilisinin asıl hüneri yakıt tüketimi konusunda ortaya çıkıyor. 300 km'yi bulan kullanımımızda ortaya çıkan 6.0 lt'lik tüketim değeri başarılı ve açık yol sürüşlerinde bu değeri kolayca 5.0 lt/100 km seviyesinin altına indirebilmek mümkün. Motor sesi yalıtımı, özellikle düşük hızlı sürüşlerde premium otomobil beklentilerini tam olarak karşılamıyor. Süspansiyon konforlu ve adeta salına salına yol alıyorsunuz. Buna rağmen yol tutuşu başarılı.

OTOMOBİLİN
KOLTUKLARI
RAHAT VE İÇ
HACİM YETERLİ.
130 HP'LİK TURBO
DİZEL MOTOR
EKONOMİK
SÜRÜŞLERE
OLANAK TANIYOR.
430 LT'LİK BAGAJ
HACMİ ÇOĞU
RAKİBİNİN
ÖNÜNDE.



SONUÇ

DS markası satışlarını, diğer Stellantis markaları Peugeot, Citroen ve Opel gibi yükseltiyor. Ama açık konuşmak gerekirse sürüş esnasında Peugeot 308'den aldığınız hisse göre daha özel bir his yaşamıyorsunuz. Farklı otomobil gruplarında, ana akım modeller ile premium modeller arasında daha belirgin farklar oluyor. Yani iç mekânı Alcantara ile kaplamak ve daha yüksek fiyat etiketi koymak premium algı yaratmaya yeterli değil.

DS 4 1.5 BlueHDi 130 HP OTOMATİK PERFORMANCE LINE

Fabrika verileri

Motor:	1499 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	130 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	203 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn
Bagaj hacmi:	430-1240 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4400/1830/1470 mm
Tüketim (WLTP ortalama):	5.3 lt/100 km
Fiyat:	1.792.203 TL
+	Motor, şanzıman, yakıt tüketimi
-	Kullanışsız kumandalar

140 g/km

C



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

e-otodergi, TÜRKİYE'NİN İLK DİJİTAL OTOMOBİL DERGİSİ



e-otodergi